LOT POLSKI

ORGAN LIGI OBRONY POWIETRZNEJ PAŃSTWA

Nr 4 (31) WARSZAWA, KWIECIEŃ 1926 Rok IV

HANGAR L. O. P. P. W WARSZAWIE



ESKADRA PROPAGANDOWA LIGI SPOSOBI SIĘ DO LOTÓW WIOSENNYCH

*

* *

Przed Ogólnem Zebraniem L. O. P. P. *Prace Głównego Zarządu przygotowawcze przed Ogólnem Zgromadzeniem Ligi są w toku. Uwzględniwszy, że budżet wojskowy został w tym roku poważnie okrojony i że lotnictwo na tem ucierpiało bardzo znacznie — musimy wierzyć, że Liga Obrony Powietrznej Państwa wytęży wszystkie swoje siły, aby sprostać zadaniom i choćby w drobnej części uzupełnić powstałe braki. Walne Zgromadzenie winno być w ten sposób nietylko suchym raportem tego, co się stało, i formalnością projektów i wyborów, lecz przedewszystkiem demonstracją twardej woli, czynu i energji.*

Skrzydlata Hellada. *Wszystkie społeczeństwa świata usiłują przyjść z pomocą swym państwom w stworzeniu potężnego narodowego lotnictwa. Oto dowiadujemy się, że pod pięknem niebem Hellady zostały rozpoczęte energiczne prace, a pierwsze poczynania odznaczają się niebywałym wprost rozmachem.*

Między innemi Saloniki obiecały dostarczyć Ateńskiej Republice 50 samolotów. Z chwilą, gdy ogłoszono subskrybcję, rada miasta ofiarowała 3 miljony drachm na zakup 3-ch samolotów, Izba Handlowo-Przemysłowa $3\frac{1}{2}$ miljona, Syndykat Handlowy 200,000, Związek Dentystów 125,000, Gmina Żydowska 50,000, a drugie 50,000 obiecała na rok 1927. Dyrektorowie kinematografów i sal zabaw zgodzili się na specjalny dodatek 50 lept na korzyść lotnictwa. Agencje sprzedające pisma codzienne wypłaciły 3,000 drachm i zobowiązały się do dalszych miesięcznych wpłat po 750 dr. Szoferzy taksówek płacą od 2—5 dr., zależnie od ilości zużytej benzyny, pracownicy portowi składają ofiary w formie odsetek od swoich płac, kupcy od zarobków, urzędnicy od pensji. Zmobilizowano nawet cudzoziemców, zwiedzających Saloniki.

Oto piękny objaw energicznej propagandy. Warto na to zwrócić uwagę w chwili, gdy niepolityczne czynniki ryją pod fundamentami gmachu Ligi Obrony Powietrznej Państwa.

Są jeszcze mecenasi. *Do Paryża zjawił się p. Guggenheim, który dla zwiększenia prac lotniczych w Stanach Zjednoczonych ufundował szereg nagród sięgających ogólnej wysokości $2\frac{1}{2}$ miljonów dolarów. Hojny mecenas jest w tej chwili w Paryżu, skąd wybiera się do Berlina. Zamiarem jego jest zbadanie stanu lotnictwa wszystkich krajów. Wartoby p. Guggenheima „przetłómaczyć na język polski".*

Zamach na Atlantyk. *W roku 1925 p. Raymond Orteig ofiarował 25,000 dolarów za przelot Atlantyku w specjalnych warunkach. Jest rzeczą wątpliwą, czy będzie równie skorym w zadeklarowaniu tej nagrody w roku obecnym. O ile to się stanie, w takim razie piękna ta suma tym razem może być zdobyta przez jednego z dwóch groźnych współzawodników. Jak New York Herald donosi, Pelletier d Oisy ma zamiar targnąć się na przelot przestrzeni ponad tym oceanem. Również podobno kpt. Lemaitre uważa obecny swój lot Paryż — Ateny tylko jako lot próbny i zapowiedź większego czynu.*

Ztamtej strony granicy. *W dniu 6 kwietnia będzie otwarta w Niemczech komunikacja powietrzna przez Towarzystwo „Luft-Hansa", które, jak to naszym czytelnikom wiadomo powstało przez połączenie Towarzystw Aero-Lloyd i Junkersa. Nowa sieć objęła 39 linji, o łącznej długości 17,000 klm. i będzie obsługiwana przez 110 płatowców.*

Oczywiście, że ten szybki wzrost lotnictwo niemieckie zawdzięcza energicznej pomocy rządu i magistratom miast. Dzięki temu rośnie popularność lotnictwa do tego stopnia, że ruch zorganizowany z okazji Targów w Lipsku trzykrotnie przewyższył przewidywania.

Pozatem Berlin stara się energicznie o zdobycie stanowiska wielkiej stacji międzynarodowej komunikacji W rozkładzie jazdy Towarzystwa są ogłoszone linje: Londyn — Berlin — Moskwa, Kopenhaga — Berlin — Wiedeń. Innemi słowy wschód z zachodem i północ z południem mają się łączyć z zupełnem pominięciem Polski.

Komentarze są zbyteczne.

Tytuł Persja — treść Niemcy. *Dowiadujemy się, że rząd perski udzielił Towarzystwu Junkersa trzydziestoletniego monopolu na budowę samolotów. Fabryka ma powstać w Cezarji. Inicjatorzy projektują linję: Teheran — Tabris — Konstantynopol — Adryanopol — Budapeszt — Wiedeń — Praga — Berlin — Amsterdam — Londyn.*

Dodajmy do tego wpływy Niemiec w południowej i środkowej Ameryce (Kolumbja), w Rosji azjatyckiej i t. d... a może nareszcie dojdziemy do przekonania, że przy pomocy różnych rządów, obcych kapitałów i umiejętnem zastosowaniu prawa mimicry — tworzy się niemiecka hegemonja lotnicza.

Czyż wszyscy będą czekać na niespodzianki?





ALLELUJA!

Długą i nużącą była ostatnia zima.

Smutna jest noc, męcząca jest bezczynność.

Tylko od czasu do czasu rozjaśniało się niebo i wzlatywał ku słońcu samolot Ligi. Śledził czy wiosna przychodzi.

Dokoła nas rozgrywały się wielkie wypadki polityczne. Targ dyplomatyczny w Genewie przypominał światu, że ludzkość tęskni do pokoju, lecz nie umie go zdobyć.

A u nas?

U nas w szarzyźnie dnia codziennego, pod brzemienizm troski o kawałek chleba, rdza zwątpienia przeżerała serce.

Tymczasem w hangarach Ligi Obrony Powietrznej Państwa wrzała gorączkowa praca. Jednocześnie armja robotników kończyła budowę Instytutu Aerodynamicznego, a w szkole pilotów czyhano na każdy dzień jaśniejszy i stawiano czoło nawet tak szybko wychylającej się od ziemi nocy.

Zdobywaliśmy czas pracy twórczej, zwalczaliśmy czas znużeń i wahań.

Aż wreszcie przyszła wiosna.

Nie umieją się cieszyć nią ci, których zima zwyciężyła, lecz z szeregów naszych wyjdą inni. Zahartowani zimowym trudem, wierzący w swe siły, dzielni i młodzi. Do nich należy przyszłość. Oni są budowniczymi gmachu potęgi Najjaśniejszej Rzeczypospolitej.

Gdy zaczynali pracę twórczą, niewielkim był stół narad, przy którym się gromadzili. Teraz wyolbrzymiał niezmiernie.

Tylko gmach chwały i mocy narodu może go pomieścić.

Do niego, w dniu wiosennego święta, w dniu Zmartwychwstania Pańskiego, prosimy naszych czytelników i przyjaciół, wierząc, że wkrótce rozszerzy się on jeszcze więcej i biesiadnym stołem naszym będzie przestrzeń wszystkich ziem Rzeczypospolitej.

Nie zaszkodzą nam pasorzyty, ani krety ryjące pod fundamentami. Nie zaszkodzi zła wola i na walkę z nią sił tracić nie będziemy. Jedyną naszą odpowiedzią będzie Czyn.

Już za dni kilka zahuczą motory, ugnie się trawa wiosenna od wichru śmigieł i olbrzymie ptaki uniosą się w powietrze.

Witajcie je! Przynoszą Wam hasło odrodzenia ducha narodu, zew do budowy, potężny, mocny śpiew odradzającej się wielkości.

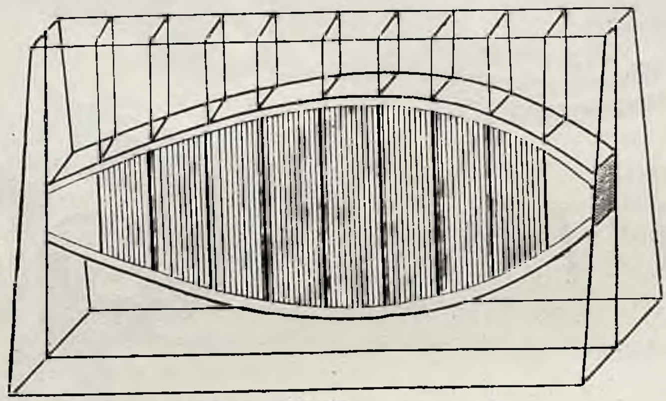
ALLELUJA!

MJR S. G. ADAM STEBŁOWSKI

Sterowiec Ciołkowskiego

Zagadnienie budowy metalowego sterowca kiełkuje już oddawna w szeregu pomysłów tego rodzaju, wysuwanych przez techników, pracujących na polu żeglugi powietrznej.

Znane są nieudane próby z glinowym sterowcem Schwarza w r. 1897 w Berlinie, szerokiem też echem odbiły się w prasie fachowej świata najnowsze, po-



Nr. 1.

Schemat budowy sterowca: górna płyta zawieszona, pokrywanie boku metalowemi arkuszami

wojenne projekty metalowych sterowców włoskich inżynierów Vogan i Gargulio.

Zarysowały się tu dwie zasadnicze koncepcje: 1) metalowego sterowca, napełnionego gazem nośnym (projekty Schwartza i Ciołkowskiego), oraz 2) metalowego sterowca z próżnią powietrzną we wnętrzu (projekty Vogan — Gargulio).

Ciekawszym jest, bezwątpienia, pomysł sterowca z próżnią, ale napotyka on jeszcze na olbrzymie trudności techniczne, w szczególności wynika tu konieczność przeciwdziałania niesłychanie wielkiemu ciśnieniu na ścianki powłoki. Łatwiejszym do urzeczywistnienia i w bardzo znacznym stopniu przesądzającym rozwój sterowców z próżnią wydaje się pierwszy typ: metalowy sterowiec, napełniony gazem nośnym.

Pierwszy projekt podobnego sterowca został zgłoszony jeszcze w r. 1892 przez Polaka, inżyniera Ciołkowskiego, pracującego w metalurgicznym przemyśle rosyjskim. Ciołkowski wydał kilka broszur o tym projekcie w latach 1892 — 1915, wyprzedził więc w czasie na tem polu Szwarza (jedyna dotąd wogóle realna próba metalowego sterowca!), ale nie doczekał się aż do dnia dzisiejszego nietylko urzeczywistnienia swego pomysłu, lecz nawet poważniejszego zajęcia się nim.

Dopiero w ostatnich miesiącach, gdy Ford zapoczątkowuje u siebie badania nad metalowemi sterowcami i studjuje szereg projektów w tym zakresie, przypomniano sobie o Ciołkowskim.

Pomysły Ciołkowskiego są dziś poważnie rozważane w laboratorjach wytwórni Forda, wskrzeszono też studja nad nimi w Rosji. Z tych więc względów warto, bez wątpienia, zaznajomić się bliżej z projektem inż. Ciołkowskiego, pracującego w dalszym ciągu w Rosji nad urzeczywistnieniem swego pomysłu.

Pomimo zapoczątkowania w ostatnich latach szerokich programów budowy wielkich sterowców sztywnych, pomimo ich wyższości nad płatowcami przy obsługiwaniu wielkich, światowych linij komunikacji powietrznej — współczesne wielkie sztywne sterowce, oparte o nieśmiertelny wzór Zeppelina, są jednak jeszcze w dalszym ciągu bardzo niedoskonałe technicznie.

Głównemi ich wadami technicznemi są: 1) wielkie koszta budowy, 2) konieczność posiadania bardzo kosztownych, olbrzymich szop obrotowych i wielu masztów kotwicznych, 3) złożona budowa z tworzyw, wymagających częstej zamiany (przedewszystkiem szybkie znaszanie się tkanin na powłokach).

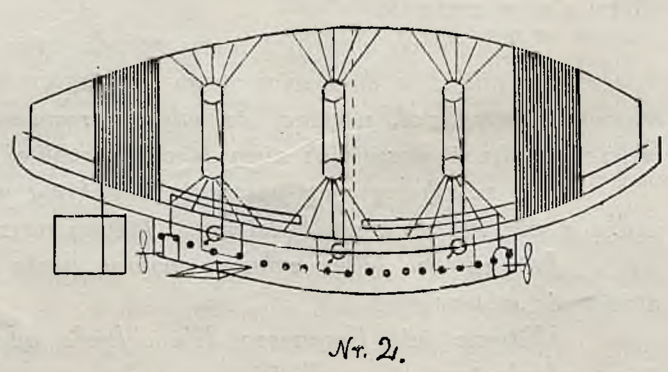
Cały szereg tych wad odpada, gdyby udało się urzeczywistnić projekt metalowego sterowca, napełnionego gazem nośnym.

W pierwszym rzędzie taki sterowiec nie będzie wymagał wielkich stoczni i szop dla swej budowy, która może być dokonana wprost na równym placu, osłoniętym tylko prowizorycznie od wpływów pogody.

Powłoka sterowca inż. Ciołkowskiego ma być zbudowana z arkuszy falistej blachy metalowej, umocowanych, w szczególny sposób, do dwóch metalowych płyt podstawowych: górnej i dolnej. Należyte spojenie tych płyt z blachami pokrycia boków sterowca stanowi jedno z najważniejszych zagadnień dla realizacji całego projektu, bo od szczelności i wytrzymałości podobnego spojenia zależy właściwie zupełnie bezpieczeństwo i zdolność do lotu takiego sterowca. Rys. Nr. 4 podaje sposób spojenia, zaproponowany przez inż. Ciołkowskiego, przyczem projektodawca ma na widoku zastąpienie spawania pomiędzy sobą arkuszy blachy falistej innemi, bardziej doskonałemi sposobami.

Przy budowie, boczne powierzchnie kadłuba sterowca są prostopadłe do jego płyt zasadniczych, dzięki jednak zawiasowemu urządzeniu połączeń płyt z bocznemi powierzchniami, te ostatnie mogą wciągać się do wewnątrz lub wypinać nazewnątrz (rys. 7).

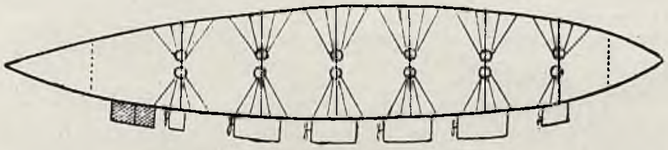
W ten sposób można osiągnąć pożądany okrągławy przekrój cielska sterowca. Ma to być osiągnięte przez wypompowanie najpierw z powłoki możliwe-



Nr. 2.

Schemat sterowca: powłoka z zespołem ściągających bloków, w dolnej części kadłuba rury do ogrzewania gazu; kropkami zaznaczona przepona wewnętrzna

go maksymum powietrza, poczem, po wypompowaniu powietrza, część jego pozostająca pod płytami zasadniczemi sterowca ma być usunięta przez przedmuchiwanie tych miejsc silnym prądem gazu nośnego, w dalszym zaś ciągu „spłaszczona" powłoka będzie napełniona gazem nośnym aż do otrzymania



Nr. 3.

System wewnętrznego ściągania powłoki sterowca: przekrój podłużny

odpowiedniego „wypełnionego" przekroju, nie różniącego się od przekrojów nadawanych wogóle współczesnym sterowcom.

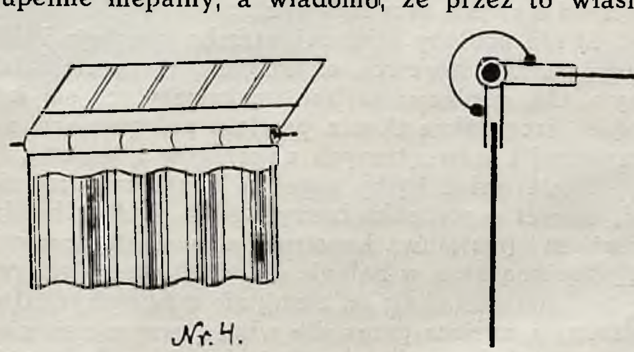
Do dolnej płyty zasadniczej mają być przymocowanie gondole i zespoły napędowe; można też przewidywać wykorzystanie górnej płyty (np. dla zbudowania na niej kabin pasażerskich lub ładunkowych).

Pojemność powłoki może być zmieniana przez ściąganie jej zapomocą specjalnych urządzeń wewnątrz kadłuba sterowca: jest to cały system linek stalowych, umocowanych w różnych miejscach powłoki i zarzuconych na parzyste bloki, wychodzących następnie nazewnątrz do gondoli, skąd mianoby odpowiednio regulować „ściąganie" pojemności powłoki sterowca. Poszczególne grupy bloków i linek są wzajemnie uniezależnione, tak. że można np. ściągnąć w różnym stopniu nos i rufę sterowca, przyczem, dla większego efektu takich różnic w ściąganiu powłoki, są przewidziane w niej specjalne przepony wewnętrzne. W ten więc sposób następowałoby przesuwanie punktu zaczepienia siły podnośnej całego statku powietrznego względem jego środka ciężkości, t. j. zmienianie kąta nachylenia cielska sterowca do jego osi podłużnej (i poziomu). Stąd cały wyżej wyłuszczony system ściągania wewnętrznego w sterowcu ma służyć do kierowania poziomem jego lotu (będzie działać jak ster wysokości lub balonety w sterowcach luźnych i półsztywnych), a następnie do lepszego rozłożenia ciężaru gondol i zespołów napędowych na możliwie dużą liczbę porletów powłoki balonu. Według projektu inż. Ciołkowskiego, sterowiec ma być wypełniany gazem nośnym tylko do $^3/_4$ jego normalnej pojemności, wobec czego, ze względu na poważny ciężar własny konstrukcji metalowej, sterowiec nie mógłby sam oderwać się od ziemi tylko dzięki sile nośnej zawartego w nim gazu. Wzlot ma być umożliwiony dopiero przez ogrzanie gazu w powłoce. Ogrzewanie to mają zapewnić spaliny silników sterowca, kierowane z rur wydechowych do specjalnego zespołu rur ogrzewania w dolnej części sterowca. W tym celu przewiduje się puszczenie w ruch wszystkich silników na ziemi i pracowanie niemi „na miejscu" tak długo, aż spaliny ogrzeją w odpowiednim stopniu wnętrze sterowca.

Ogrzany gaz nośny rozszerzy się i wypełni cały balon; jednocześnie będzie stopniowo luzować ściągnięcie powłoki — tak długo, aż sterowiec wzniesie się w górę. W ten sam sposób, tylko działając odwrotnie, t. j. ochładzając gaz w balonie (przerywając ogrzewanie go) i ściągając powłokę, ma następować zniżanie się sterowca i lądowanie.

Innemi słowy, sterowiec nie miałby wcale balastu i zamiast niego wykorzystywałby tylko zmienianie pojemności swej powłoki. Również nie byłoby wcale żadnego wypuszczania gazu przez klapy przy lądowaniu. Oszczędzanie gazu nośnego (np. drogiego helu) i wyzbycie się balastu (zwiększenie więc obciążenia pożytecznego) są koncepcjami nader nęcącemi. Jednak nie można tu zamilczeć o tych trudnościach i niedogodnościach, któreby również mogły i nawet musiały powstać w związku z podobnemi zmianami, a więc: 1) silniki sterowca będą pracować dość długo li tylko dla ogrzania gazu w nim (podwyższenie np. temperatury wodoru na 1° C daje powiększenie objętości 1 m³ wodoru średnio tylko o 0,4%), 2) wzlot nie może być dokonany szybko, bez poważnej straty czasu, 3) nie wydaje się łatwem i dogodnem zmienianie pułapu lotu sterowca przez zmianę temperatury gazu w nim oraz ściąganie powłoki (objętość gazu zmienia się bardzo wolno pod wpływem zmian temperatury; zmniejszanie pojemności powłoki, w drodze jej ściągania, wymaga zastosowania poważnych wysiłków i nie daje też szybkiego zaocznego efektu, bo np. zmiana wielkości poprzecznego przekroju sterowca o 1% zmienia jego ogólną siłę podnośną tylko o 0,64%), a może to być bardzo niebezpieczne w razie zepsucia się systemu ogrzewania w tym sensie, że nie udałoby się powstrzymać w locie dalszego wzrastania temperatury gazu i przez to rozszerzania powłoki. W tym ostatnim wypadku same klapy bezpieczeństwa (samoczynne lub dowolnie uruchomione) mogłyby nie zapobiec pęknięciu powłoki. Jednem słowem, zupełne wyrzeczenie się balastu nie można uznać za zbyt celowe i na czasie przy dzisiejszym stanie techniki sterowców.

Inż. Ciołkowski projektuje również ewentualne korzystanie z gazu nośnego w balonie jako paliwa do silników napędu, szczególnie w razie lotu na bardzo wielkim pułapie, t. j. przy bardzo poważnych ciśnieniach wewnętrznych w powłoce; jest to jednak zagadnienie dość trudne do rozwiązania technicznie i możliwe tylko przy używaniu wodoru, bo hel jest zupełnie niepalny, a wiadomo, że przez to właśnie



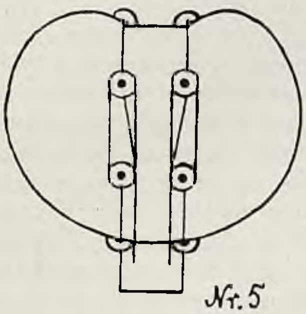
Nr. 4.

Sposób połączenia podłużnej płyty z pokryciem boków oraz sposób uszczelnienia samego styku

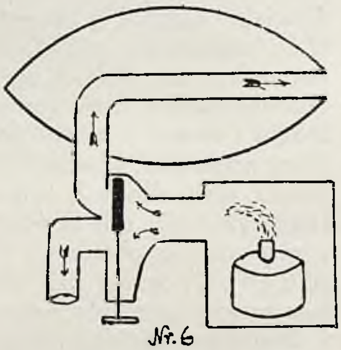
zwiększa nadzwyczajnie wprost bezpieczeństwo sterowców.

Jedną z istotnych wad sterowca inż. Ciołkowskiego wydaje się także brak w jego kadłubie systemu przepon izolacyjnych, dzielących sterowiec na szereg odosobnionych komór (jak to ma miejsce w

dotychczasowych sterowcach sztywnych według prototypu Zeppelina), co zwiększa ogromnie bezpieczeństwo lotu, gdyż uszkodzenie powłoki w jednej z komór nie wpływa bynajmniej na inne i nie powoduje większego lub całkowitego upływu gazu nośnego, co miałoby miejsce przy powłoce jednokomorowej.



System wewnętrznego ściągania powłoki sterowca: przekrój poprzeczny



Schemat ogrzewania gazu w powłoce sterowca wraz z regulacją tego ogrzewania

Projektowana przez p. Ciołkowskiego sprężysta przepona wewnątrz powłoki jego sterowca służy do innego celu, bo ma ułatwić zmianę kąta nachylenia sterowca w locie, przy różnych stopniach ogrzewania jego dzioba i rufy (jest to więc tylko przepona balonetowa, a nie izolująca przepona komorowa). Wydaje się więc koniecznem uzupełnienie projektu przez wprowadzenie podziału sterowca na kilka zupełnie odrębnych komór.

Uwzględniając jednak powyżej wyłuszczone braki, projekt sterowca Ciołkowskiego musi być uznany za bardzo ciekawy i zasługujący najzupełniej na poważne zajęcie się nim, albowiem:

1) tworzywa budowlane dla tego sterowca (stal, duralumin lub nawet zwykłe arkusze blachy żelaznej) są tanie i bardzo wytrzymałe, tak że, według obliczeń teoretycznych autora projektu, możliwe byłoby zbudowanie sterowców-olbrzymów na 1.000 pasażerów, sterowców wysokich jak wieża Eiffela;

2) konstrukcja byłaby dostatecznie elastyczną i mocną, aby nie obawiać się nawet dość silnych uderzeń o ziemię przy lądowaniu;

3) nie miałaby miejsca potrzeba częstego i długiego postoju sterowca na miejscu, w porcie lotniczym, dla zamiany szybko zużywających się jego części (szczególnie tkanin powłoki pokrywającej zewnętrznej i wewnętrznych zbiorników z gazem);

4) sterowiec byłby zupełnie bezpieczny na ziemi, nawet w wypadku burzy, gdyż będąc bardzo „ciężkim" (metalowa konstrukcja, niedostateczna siła podnośna gazu w balonie dla swobodnego statycznego „oderwania" się od ziemi) nie mógłby być łatwo ruszony z miejsca przez siłę wiatru przy ziemi; z tego też względu nie byłyby dlań niezbędne drogie szopy i maszty kotwiczne;

5) wobec metalowej powłoki sterowiec podlegałby wpływom atmosferycznym tylko w nieznacznym stopniu, dzięki czemu również mógłby obejść się bez szop i nie stawałby się cięższym w locie w razie deszczu, jak to ma miejsce przy stosowaniu wszelkiego rodzaju tkanin balonowych;

6) dzięki koncepcji ogrzewania gazu w powłoce sterowca byłby on podczas lotu tylko w nieznacznym stopniu uzależniony od wpływów zmian temperatury w atmosferze (insolacja, wpływ chmur, zmiany dnia i nocy), t. j. miałby dużą równowagę statyczną lotu;

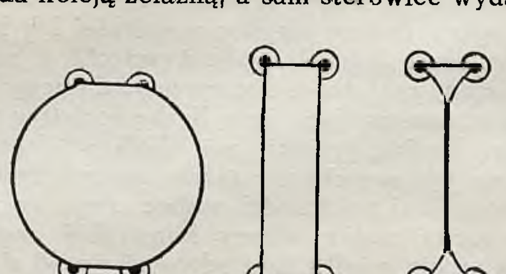
7) metalowa powłoka byłaby zupełnie niepalną, łatwą do budowy w bardzo szybkim tempie i czasie, mniej podlegającą też wpływom elektrycznych wyładowań w atmosferze.

Jak widzimy, powyższe zalety przedstawiają się bardzo poważnie.

Trudno, oczywiście, mówić dziś o budowie podobnego sterowca w maksymalnych rozmiarach projektu autora. Zupełnie realne jest jednak zbudowanie takiego sterowca o przeciętnej pojemności dzisiejszych sztywnych sterowców. Rozważmy więc, jaki obraz dałoby nam urzeczywistnienie np. sterowca projektu Ciołkowskiego o pojemności gazu nośnego 55.000 m³.

Maksymalna pojemność powłoki byłaby wtedy większą od 55.000 m³ o 25% (sterowiec ma być napełniany gazem tylko do ³/₄ pojemności maksymalnej), t. j. w praktyce dawałoby około 80.000 m³; wysokość powłoki byłaby 30 m, długość 180 m; grubość ścianek metalowej powłoki 1,5 mm przy ogólnej jej powierzchni (arkusze blachy falistej) ok. 12.600 m² i wadze 1 m² tej powierzchni ok. 2,5 kg, oprócz ciężaru płyt zasadniczych konstrukcji sterowca, gondoli, silników, załogi i t. d. W tym wypadku obciążenie pożyteczne wyniosłoby ok. 1.300 kg, t. j. 13 pasażerów (licząc 1 pasażer z bagażem = 100 kg). Promień działania takiego sterowca równałby się m. w. 1.500 km, szybkość byłaby mniej więcej taka sama, jak współczesnych wielkich sterowców wzoru Zeppelina (około 100 km/godz. szybkości własnej). Koszta budowy, według obliczeń p. Ciołkowskiego, wyniosłyby obecnie około 300.000 rubli złotych; bez wątpienia jednak byłyby jeszcze niezbędne liczne i kosztowne próby i badania wstępne.

Z gospodarczego punktu widzenia projekt zasługuje bardzo na zajęcie się nim, gdyż, według obliczeń, koszt przelotu 1 osoby np. z Leningrodu do Moskwy byłby znacznie niższy, niż koszt takiego przejazdu koleją żelazną, a sam sterowiec wydaje się



Kolejne położenia powłoki sterowca w przekroju: a) po zakończeniu budowy, b) po wypompowaniu z powłoki powietrza, c) po napełnieniu powłoki gazem nośnym

być o wiele długowieczniejszym od sterowców o powłokach z tkanin.

Reasumując, należy stwierdzić, że projekt Ciołkowskiego odkrywa poważne i zupełnie aktualne dziś perspektywy i jest bez wątpienia o wiele realniejszy dziś przy wielkich postępach techniki wogóle, a lotniczej w szczególności, niż był przed 30 laty, gdy narodziła się ta koncepcja, a nie było jeszcze wcale żadnego, wzgl. doskonałego przyrządu latającego.

Proces gen. Mitchell'a

MEMORJAŁ GEN. MITCHELL'A. — „FACHOWCY Z HISZPAŃSKIEJ WOJNY". — SENSACYJNY PROCES. — OSKARŻONY OSKARŻYCIELEM. — TRIUMF PRZESTARZAŁYCH POJĘĆ

W ciągu ostatnich miesięcy zeszłego roku cały świat lotniczy z zainteresowaniem śledził przebieg ciekawego procesu, jaki się odbył w St. Zjednoczonych, w związku z publiczną krytyką organizacji amerykańskiego lotnictwa przez byłego generała dowódcę floty powietrznej, Williama Mitchell'a.

Rezultatem publicznych wystąpień tego generała, w marcu 1925 r. było usunięcie go z zajmowanego stanowiska, a potem zdegradowanie do rangi pułkownika.

Ze względu na nader ważne znaczenie tego procesu, postaramy się cały przebieg możliwie dokładnie streścić.

Zasadniczo, lotnictwo wojskowe traktowane jest w Stanach Zjednoczonych nie jako broń samodzielna, lecz jako czynnik pomocniczy sił lądowych i morskich.

Płk. Mitchell, znany lotnik z czasów wojny, nie mogąc znieść dłużej traktowania lotnictwa po macoszemu, i to przez ludzi, którzy „doskonale znali się na operacjach podczas wojny hiszpańskiej, o lotnictwie jednak nie mają pojęcia", ogłosił w pismach w pierwszych dniach września 1925 r. memorjał, który był poważnym aktem oskarżenia obecnego kierownictwa lotnictwa. Oto wyjątki z tego artykułu:



GENERAŁ WILLIAM MITCHELL

„Będąc wciąż zapytywanym zewsząd o przyczyny ciągłych tragicznych wypadków lotniczych mogę swą opinję streścić w następujących słowach. Wypadki są bezpośrednim następstwem niekompetencji, karygodnego niedbalstwa i bezsensownej administracji Obrony Narodowej w osobie Departamentów Wojny i Marynarki.....

..... Wszelkie zarządzenia, projekty i plany pochodzą od oficerów należących do Armji i Marynarki, nie lotników i nie mających praktycznego wyobrażenia o lotnictwie. Życie lotników w ich rękach znaczy tyle co wartość pionków w grze w szachy.....

Biurokratyczne władze zmuszają do milczenia personel lotniczy, drogą represji w postaci przeniesienia na służbę w jakiś zapadły kąt.

Opinja publiczna jest systematycznie wprowadzana w błąd fałszywemi informacjami co do wartości okrętów bojowych i artylerji przeciwlotniczej, które to czynniki posiadają dziś wartość niewielką.

Przez niedbalstwo i głupotę władz ponieśli podczas wyścigów śmierć dwaj dzielni lotnicy kpt. Skeel i por. Pierson, którym kazano latać na starych samolotach, z wbudowanemi nowemi silnikami. Samoloty te wprost rozleciały się w powietrzu.

Po manewrach Hawajskich, na których de facto cała flota morska została unicestwiona przez samoloty, broniące wysp, rozgłoszono, że flota zdobyła wyspy bijąc lotnictwo.

W r a z i e w o j n y c a ł a f l o t a S t a n ó w Z j e d n o c z o n y c h w p a r ę g o d z i n s t a n i e s i ę ł u p e m s a m o l o t ó w (j a p o ń s k i c h) n i e p o s i a d a j ą c d o s t a t e c z n e j o b r o n y z p o w i e t r z a.

Lot do Honolulu był zorganizowany w dosłownym znaczeniu po partacku. Zamiast 5-u ludzi powinno lecieć dwóch, biorąc na miejsce reszty — zbiorniki z benzyną. Okręty na szlaku rozstawione były niedostatecznie.

Katastrofa sterowca Shenandoah, „Córy Gwiazd", nastąpiła wskutek przeciążenia konstrukcji. Załoga nie posiadała spadochronów. Ilość balonetów z helem, jako gazem kosztownym, była zmniejszona dla oszczędności. Wskazówek meteorologicznych udziela lotnikom Departament Rolnictwa (jak w Polsce p. red.). Wskazówki te mogą zadowolić hodowców cebuli i pietruszki ale nie lotników. Lot „Córy Gwiazd", tak samo jak loty „Los Angeles" miały na celu nie potrzebę służby ale propagandę popularności Dep. Marynarki.

Katastrofa „Córy Gwiazd" spowodowaną została brakiem automatycznych klap bezpieczeństwa, wypuszczających gaz przy wznoszeniu się w górę. Miało to na celu zaoszczędzenie drogocennego helu — spowodowało rozsadzenie kadłuba sterowca. (Dep. Marynarki wysnuł stąd wniosek, że Ameryka nie może być narażoną na atak sterowców).

Sześć lat temu, będąc szefem lotnictwa, zamówił Mitchell w Niemczech obecny sterowiec „Los Angeles". Miał być on przeznaczony jako baza latająca samolotów. Teraz używany jest wyłącznie do spacerów.

Ekspedycja Mc. Millana (do bieguna), zaopatrzona w dostarczone z armji amfibje Loening, nie nadające się całkiem do tej wyprawy zrobiła fiasco, ponieważ piloci odmówili lotu do bieguna na zabranych aparatach.

Tak szeroko reklamowana artylerja przeciwlotnicza, mająca być według opinji Dep. Wojny i Marynarki tarczą ochronną Stanów na wypadek wojny, podczas prób zblamowała się najskandaliczniej w świecie, zostając pobitą na głowę przez samoloty podczas manewrów".

Wiele innych jeszcze zarzutów stawia Mitchell, żądając utworzenia Ministerjum Obrony Narodowej, z trzema podsekretarjatami: Armji, Marynarki i Lotnictwa, które winno być traktowane na równi z całą armją.

Jedynie lotnictwo samodzielne, samo się rządzące podług najnowszych zasad i zgodnie z postępem może przynieść zwycięstwo na wypadek wojny.

Kierownictwo winno leżeć w rękach ludzi fachowych, obeznanych dobrze ze swą pracą.

Rezultatem tego artykułu było oddanie Mitchella pod sąd za dyskredytowanie władz wojskowych. Proces poprzedzony był Najwyższą Komisją Prezydjalną do Spraw Lotnictwa, której przewodniczył Dwight W. Morrow. Komisja ta, wybrana przez samego prezydenta, miała na celu zbadanie istotnego stanu lotnictwa amerykańskiego i jego ewentualnych braków. Przed stołem prezydjalnym przesunęła się niezliczona ilość oficerów sztabowych, admirałów, generałów, owych „fachowców z hiszpańskiej wojny", jak ich określił Mitchell, oraz oficerów lotników. Wezwano nawet Orville Wright'a, któremu przewodniczący zaraz na wstępie oświadczył, że jako istotny twórca lotnictwa, jest odpowiedzialny za to, co się dzieje. Biedny Wright z twórcy lotnictwa stał się jego winowajcą!

Zdania były różne. Stara generacja utrzymywała, że lotnictwo amerykańskie posiada organizację zadawalającą, która jako broń pomocnicza przy operacjach Armji i Marynarki, nie może otrzymać praw samodzielności, których nie będzie mogła skutecznie zastosować.

Oficerowie młodsi, piloci, przeważnie opowiadali się za zmianą stanowiska lotnictwa na równorzędne z armją i marynarką. Podczas zeznań tych oficerów, taksamo jak następnie podczas samego procesu Mitchella ujawnił się charakterystyczny fakt, iż młodzi oficerowie częstokroć odmawiali składania zeznań w obawie służbowych represyj.

Zarzuty stawiane organizacji lotnictwa dotyczyły gospodarki Dep. Wojny, prowadzonej przez ludzi nieobeznanych z lotnictwem i jego postępami, traktujących wciąż wartość bojową samolotów jako środek pomocniczy i niedoskonały, przy jednoczesnem faworyzowaniu armji, a w szczególności floty.

W rezultacie zgłoszono cztery projekty, z których dwa z pewnemi różnicami są za utrzymaniem dotychczasowego stanu rzeczy, a dwa drugie — za jego radykalną zmianą.

Mitchell zgłosił swój dawny projekt utworzenia Ministerjum Obrony Narodowej, z równoznacznym rozdziałem armji lądowej, morskiej i powietrznej, z klauzulą natychmiastowego wprowadzenia w stan realizacji tego projektu.

Gen. Mason Patrick, obecny szef lotnictwa, zgłosił ten sam projekt, lecz wprowadzenie go w życie podzielił na kilka etapów. Może wiek obu generałów nie jest tu bez znaczenia. Mitchell jest jeszcze młody i pełen energji — Patrick ma przeszło 60 lat.

Proces płk. Mitchella, oskarżonego z art. 96 kodeksu wojennego o znieważenie władz wojskowych, rozpoczął się 28.X.25 r.

Pierwszym, iście amerykańskim aktem, było wykluczenie trzech członków sądu, wskutek pewnej opozycji ze strony obrony płk. Mitchella na podstawie dowodów stronniczości, uprawianej podczas posiedzeń Komisji Prezydjalnej. Mitchell za pośrednictwem swego rzecznika, p. Reida, oświadczył bez ogródek, że prezes sądu, gen. Summerall, „nie ma ani odrobiny praktycznego pojęcia o organizacji i administracji lotnictwa".

Władze wojskowe zgromadziły tysiące dokumentów, sprowadziły szereg redaktorów pism, w których umieszczone były artykuły Mitchella, nie bacząc na koszta i trudy.

Według „Aviation", proces ten ze strony Rządu oparty był nie na podstawie sprawiedliwej oceny zarzutów, lecz na jaknajdalej idącej chęci utrzymania swego autorytetu.

Z roli oskarżonego, Mitchell na swym procesie przemienił się w oskarżyciela, powtarzając przez usta p. Franka Reida zarzuty ogłoszone w pismach we wrześniu 1925, powiększone znacznie w swej liczbie. Wysunął nowy zarzut — co do gospodarki finansowej, rzekomo chaotycznej i rozrzutnej. Streszczać detale procesu, dotyczące stosunków osobistych dowództwa lotnictwa Stanów Zjednoczonych, byłoby bezcelowem, tak samo jak i listę zarzutów Mitchella. Dość na tem, że po mowie pułkownika, który wystąpił na sądzie z pełną piersią wstążeczek orderowych, dowodząc przekonywująco konieczności natychmiastowego stworzenia Ministerstwa Obrony Narodowej, oraz wykazując niedołęstwo i złą wolę dowództwa, składającego się z ludzi „nie latających" — został on wbrew powszechnej opinji skazany na 5-letnie usunięcie z armji bez prawa do odszkodowań.

W ostatnim słowie Mitchell wyraził się, że cały ten proces jest punktem kulminacyjnym wysiłków Sztabu Generalnego w kierunku obniżenia wartości lotnictwa do roli podrzędnej.

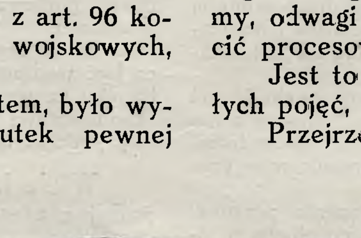
Za dowód tego podał fakt, że wojskowe lotnictwo posiada zaledwie dziewięćdziesiąt nowoczesnych samolotów.

Prasa lotnicza jest oburzona do najwyższego stopnia. W każdym numerze „Aviation" czy „Aero Digest" pojawiają się artykuły, wzmianki, bądź feljetony, ośmieszające Sztab Generalny, zarzucające mu nawet wprost głupotę, chęć osobistej reklamy i niedołęstwo ludzi niedoświadczonych, kierujących lotnictwem.

Pomimo szczerych sympatyj, jakie żywimy dla dzielnej postaci gen. Mitchella, nie tylko wybitnie zasłużonego na wojnie, nie tylko pierwszorzędnego pilota (recordmana szybkości z 1923 r.), oficera pełnego odwagi wojskowej i, co z naciskiem podkreślamy, odwagi cywilnej, inny motyw każe nam poświęcić procesowi Mitchella szczególną uwagę.

Jest to sąd nad ideą lotnictwa, sąd przestarzałych pojęć, pokutujących w niejednej armji.

Przejrzenie może być gorzkie.



Lot Ramona Franco



KOMANDOR RAMON FRANCO

Lotnictwo hiszpańskie, o którem dotychczas niewiele się słyszało, pierwszym swoim wielkim raidem powietrznym zdobyło złote rycerstwa ostrogi.

Oto w dniu 22 stycznia z Palos de Moguer, portu hiszpańskiego, z którego w 1492 roku odpłynął Krzysztof Kolumb w poszukiwaniu nieznanych lądów, wyruszył wodnopłatowiec „Ne Plus Ultra" i przyjęty entuzjastycznie przez niezliczone tłumy, wylądował 10 lutego w stolicy Argentyny—Buenos Aires, wzmacniając w ten sposób nici braterstwa, łączącego naród hiszpański ze swemi łacińskiemi siostrzycami na drugiej półkuli.

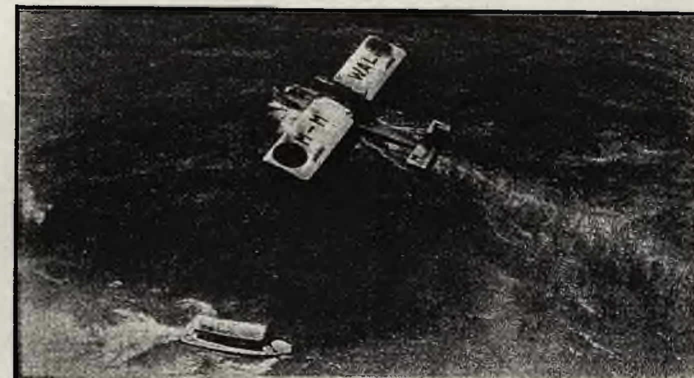
Wodnopłatowiec, znanego nam dobrze z podróży Locatellego i Amundsena typu Dornier-Wal, zbudowany przez Societa delle Costruzzioni Mecchaniche e aeronautiche w Marina di Pisa, podług licencji niemieckiego inżyniera Dorniera, zaopatrzony był w dwa silniki angielskie Napiera „Lion" po 450 MK, chłodzone powietrzem, normalny osprzęt oraz radiogoniometryczną instalację, która oddała w czasie lotu ogromne usługi.

Załogę wodnopłatowca stanowili: komandor Ramon Franco, kpt. Ruiz de Alda, por. Beran i mechanik Rada.

O godz. 7.45 rano, 22 stycznia „Ne Plus Ultra", eskortowany przez torpedowiec Alsedo i krążownik Blass de Lazo, odleciał z Palos i pomimo silnej mgły, kierując się wyłącznie wskazówkami radiogoniometru, stanął w Las Palmas (Wyspy Kanaryjskie), przebywając przestrzeń 1350 km. w 7 g. 45 m. Silne deszcze z nawałnicami zatrzymały naszych lotników w Las Palmas do 26 lutego, w którym to dniu, korzystając z pogody, odbyli drugi etap swej podróży: Wyspy Kanaryjskie — Wyspy Zielonego Przylądka, przebywając 1800 km, dzielące Las Palmas od Porto Prayo w ciągu 8 g. 15 m. W dniu 30 stycznia, po uprzednieri sprawdzeniu samolotu i silnika, nastąpił właściwy przelot nad oceanem do wyspy Fernando de Noronha, (kolonji poprawczej brazylijskiej). W dniu tym przebyto poważną przestrzeń 2270 km., zużywszy na lot 12 godzin. Wodowanie nastąpiło w pewnej odległości od wyspy, ale morze na przybrzeżnych skałach tak było wzburzone, że okręt z zapasami benzyny, smaru i wody nie był w stanie zbliżyć się do samolotu; dopiero dzięki energji miejscowego gubernatora, który zaprzągł do forsownej pracy 200 znajdujących się na wyspie skazańców, udało się w ciągu kilku godzin zbudować rodzaj tratwy i w ten sposób dowieziono —do „Ne Plus Ultra" zaopatrzenie na dalszą podróż. Nazajutrz, korzystając z chwilowego względnego uciszenia się oceanu, nastąpił odlot, fale były jednak jeszcze tak silne, że dopiero za trzecim razem start się udał. Etap Fernando de Noronha — Pernambuco — 500 km przebyto w cztery godziny 30 minut nb. o jednym silniku, gdyż śmigło drugiego uległo uszkodzeniu. Entuzjazmu Pernambuco był szalony.

W ten sposób przestrzeń 6000 km, dzielącą Stary od Nowego Świata, przeleciał „Ne Plus Ultra" w czterech etapach, przeciętnej długości 1500 km z przeciętną szybkością ca 175 km/g., powtarzając niezapomniany raid portugalczyków Gago Continho i Sacadura Cabral. Przez cały czas przelotu załoga była w stałym kontakcie radiotelegraficznym, zarówno z eskortującymi okrętami, jak ze stacjami europejskiemi, względnie, w końcu podróży — amerykańskiemi.

Poświęciwszy dni kilka koniecznej rewizji wodnopłatowca, Franco z towarzyszami wyruszyli dalej, mając już teraz przed sobą łatwiejszą część lotu. Dnia 4 lutego odlecieli z Pernambuco wzdłuż wschodniego brzegu Ameryki południowej do odległej o 2000 km stolicy Brazylji — Rio de Janeiro, zużywając na lot ten 12 godzin, bez wodowania. Tu Franco zatrzymał się kilka dni i 9 lutego odleciał, z zamiarem przybycia jeszcze tegoż dnia do celu swej podróży — Buenos Aires; jednakże wskutek braku benzyny, zmuszony był wylądować w stolicy Urugwaju — Montevideo, przebywszy 1900 km w 12 g. 12 m. Nazajutrz „Ne Plus Ultra", mający do przebycia już tylko 250 km, odleciał rano z Montevideo z takiem obliczeniem, aby w południe wywodować w Buenos Aires.



FRANCO WODUJE W B. AIRES

W stolicy Argentyny już od rana panował nastrój świąteczny; tłumy zalegały wszystkie ulice przylegające do portu, ruch handlowy koło południa ustał. Kilka minut po 12-ej sygnalizowano przybycie Franco i niebawem na horyzoncie ukazał się „Ne Plus Ultra". eskortowany przez kilkanaście samolotów argentyńskich, które wyleciały na jego spotkanie. Zatoczywszy krąg nad miastem, Franco o g. 12.17 wywodował w wewnętrznym basenie portowym, przyjęty triumfalnie, przez przedstawicieli rządu i stolicy argentyńskiej, kolonję hiszpańską i

LOT RAMONA FRANCO



LUDNOŚĆ BUENOS AIRES OCZEKUJE PRZYLOTU FRANCO

niezliczone tłumy. O nastroju miasta najlepiej świadczy fotografja, dołączona do niniejszego artykułu.

Początkowo istniał projekt przedłużenia lotu poprzez Andy, wybrzeżem Oceanu Spokojnego, aż do Ameryki północnej i stamtąd do Europy, jednakże rząd hiszpański nie udzielił na to pozwolenia i polecił Franco i jego towarzyszom powrócić na okręcie do kraju. „Ne Plus Ultra" na pamiątkę przelotu został przez Hiszpanję ofiarowany Rzeczpospolitej Argentyńskiej.

Krążą pogłoski, że królewska para hiszpańska zamierza odwiedzić na wiosnę południowo-amerykańskie republiki drogą powietrzną, pilotowana przez Franco, i że w podróży tej ma jej towarzyszyć cała eskadryla wodnopłatowców. Czy wiadomość ta sprawdzi się — trudno przesądzać, w każdym razie jest ona znamienną dla ducha czasu.

NA POLU CHWAŁY

Ś. P. POR. PIL. EUGENJUSZ GUTTMEJER

Ofiara ostatniej katastrofy lotniczej w Toruniu ś. p. por.-pil. Eugenjusz Guttmejer, znany na froncie litewsko-białoruskim ze swych brawurowych lotów nad nieprzyjacielem, znany z dalekich rajdów lotniczych zagranicznych, uczestnik wielkiego lotu eskadr naszych w roku zeszłym z Francji poprzez Pireneje i Alpy do Polski, należał do rzędu najznakomitszych lotników naszej armji.

Urodzony w roku 1898 we Włocławku, nauki pobierał w kraju i we Francji. Internowany na początku wojny światowej w Niemczech, przedostaje się do Francji, gdzie wstępuje do lotnictwa.

Po chlubnem ukończeniu tam szkół lotniczych, wstępuje w szeregi lotnicze armji gen. Hallera. W roku 1919 przybywa z armją tą do kraju, rozpoczynając odrazu swą działalność na froncie wschodnim. Za cały szereg brawurowych lotów nad nieprzyjacielem, jako pilot myśliwski na odcinku od Dźwińska do Borysowa, zostaje wyróżniony pochwałami wyższych dowódców i odznaczony krzyżem „Virtuti Militari".

Po ukończonej wojnie, jako wybitny pilot, zostaje wyznaczony na odpowiedzialne stanowisko instruktora i szefa pilotażu Wyższej Szkoły Lotników w Poznaniu, a następnie w Grudziądzu.

W przeciągu lat 4-ch ciężkiej i pełnej niebezpieczeństw służby wychodzi z pod jego kierownictwa duży zastęp pilotów, zwiększając zastępy naszej armji lotniczej.

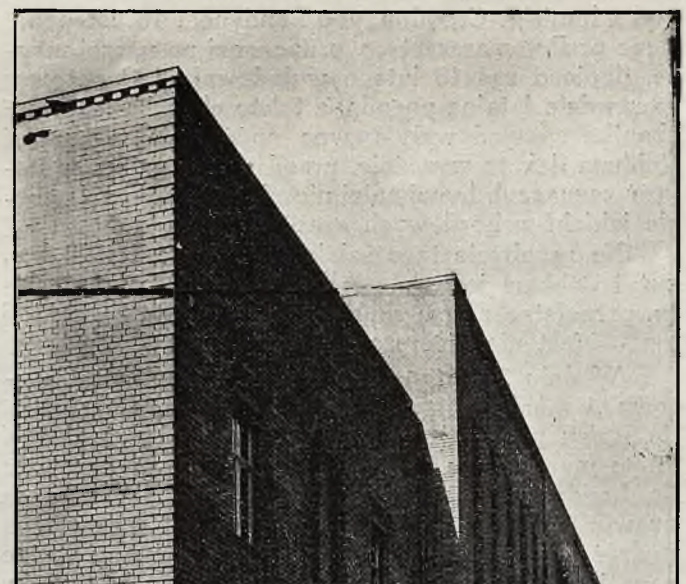
Z chwilą uformowania 4 p. lotniczego w Toruniu zostaje tu przydzielony na własną prośbę i znów na nowym posterunku, ze względu na jego wybitne kwalifikacje lotnicze, powierzony mu zostaje szereg specjalnych misyj, z których wywiązuje się zawsze z wrodzoną mu obowiązkowością i zapałem.

Jak wspomnieliśmy, był w roku zeszłym uczestnikiem wielkiego rajdu, wykazując swe walory i wartość lotniczą, — powierzono mu więc odpowiedzialną funkcję — sformowania eskadry myśliwskiej na ziemi pomorskiej. Już jako dowódca tej eskadry, wypróbowując nowy płatowiec myśliwski, ulega tragicznemu wypadkowi, znajdując śmierć pod szczątkami samolotu.

Traci w Nim armja polska wybitnego oficera, doskonałego fachowca i gorącego patrjotę, zaś korpus oficerski 4 pułku lotniczego serdecznego druha i towarzysza broni.

Cześć Jego pamięci!

NA CO IDĄ FUNDUSZE LIGI OBR POW. PAŃSTWA



Wybudowany przez Ligę i ofiarowany Państwu gmach Instytutu Aerodynamicznego w Warszawie

LONDYN-CAPETOWN

W dniu 13 marca na przyjęciu w Buckingham Palace lotnik Alan Cobham wręczył królowi angielskiemu list jenerał-gubernatora Kolonji południowo - afrykańskich, który przywiózł z Capetown drogą powietrzną w ciągu dni piętnastu. Akt ten był zakończeniem podróży, wykonanej przez słynnego „Taxiairmana" do Capetown i z powrotem, na zlecenie „Imperial Airways Ltd" (wielkiego konsorcjum lotniczego angielskiego, o którego działalności niejednokrotnie informowaliśmy naszych czytelników).

Imperial Airways, które dotychczas eksploatuje wszystkie (nieliczne zresztą) linje lotnicze Wielkiej Brytanji, a pozatem utrzymuje komunikację z Paryżem, Amsterdamem i Zurychem, zawarło niedawno układ z rządem angielskim dla uruchomienia z początkiem roku 1927 linji Egipt — Indje (Kair — Bagdad — Basra — Karaczi), obecnie zaś przeprowadza studja nad szlakami Zurych — Kair, oraz Kair — Capetown.

Celem raidu, o którym piszemy, było zbadanie linji powietrznej Kair — Południowa Afryka i porozumienie się z miarodajnymi czynnikami na tym szlaku w sprawie zorganizowania komunikacji lotniczej.

Charakter podróży odbił się zupełnie wyraźnie na przebiegu lotu tam i z powrotem. Cobham wyruszył z lotniska Croydon, pod Londynem 16 listopada, lecąc podług marszruty, wyznaczonej na naszej mapce, dopiero zaś 18 lutego wylądował w Capetown; wprawdzie fatalna pogoda, a także choroba jego mechanika spowodowały pewne opóźnienie, nie mniej Cobham, jak to wyraźnie, przed wyruszeniem w podróż zaznaczył, bynajmniej nie ubiegał się o osiągnięcie jakichś rekordowych czasów.

Na przebycie tego szlaku, mającego 13.000 km, zużył Cobham jednakże tylko 90 godzin czystego lotu, przeciętna zatem szybkość na godzinę — ca 145 km — jest nienajgorszą.

W dniu 26 lutego lotnik nasz odleciał z Capetown, 1 marca jest w Brokenhill, 5-go w Chartumie, do Kairu przybywa 7-go, w Atenach ląduje 11-go, 12-go marca staje w Pizie, skąd wyrusza nazajutrz do Londynu i przebywa przestrzeń tę, wynoszącą prawie 1.500 km, w 8 godz., 20 min. Na powrotną podróż Cobham zużył 15 dni, wyprzedziwszy w ten sposób o 48 godzin jeden z najszybszych statków parowych: „Windsor Castle", który wyruszywszy jednocześnie z Cobhamem, 9.600 km, dzielące Capetown od Southampton, przebył w dni siedemnaście.

Podróż swą Cobham dokonał na samolocie „The De Havilland Aircraft Co. Ltd.", typu D. H. 50 J, (tym samym, nawiasem mówiąc, który odbył loty Londyn — Tangier i z powrotem w ciągu jednego dnia, oraz Londyn — Rangun z Sir Seftonem Brancker) z silnikiem „Armstrong Siddeley Motors Ltd.", typu „Jaguar", w gwiazdę, chłodzonym powietrzem 385 MK. W podróży towarzyszyli Cobhamowi pp.: A. B. Elliot w charakterze mechanika i B. W. G. Emmot w charakterze operatora kinematograficznego.

„Z podróży swej — oświadczył słynny lotnik — jestem nad wyraz zadowolony. Nie napotkaliśmy żadnych specjalnych trudności po drodze, a to dzięki świetnej organizacji. Afryka południowa jest idealnym terenem lotniczym, o środkowej, ze względu na wielkie leśne przestrzenie tego powiedzieć nie można. Wogóle, jestem zdania, że stałe przeloty Kair — Kap winny być dokonywane nie na samolotach, lecz na wodnopłatowcach, ze względu na koryta wielkich rzek i jeziora, które się napotyka po drodze. Pewny jestem, że w niedługim czasie ruch lotniczy rozwinie się nietylko na głównej linji Kair — Kap, ale i na rozgałęzieniach na wschód i zachód".

Że Anglja poważnie myśli o jaknajszybszej realizacji powietrznego połączenia swych północnych posiadłości w Afryce z południowemi, najlepszym jest dowodem, że w ślad prawie za Cobhamem, bo 1 marca, Królewski Korpus Lotniczy (R. A. F.) w Kairze wysłał tą samą drogą powietrzną do Kapu z Heliopolis ekspedycję, złożoną z czterech samolotów Fairey III D. z silnikiem Napier „Lion", pod dowództwem kom. C. Pulforda. W dniu 13 marca ekspedycja dotarła do Kisumu.



List czeskosłowacki

Zapoczątkowując stałe sprawozdania, omawiające rozwój lotnictwa czeskiego, poświęcić musimy słów kilka uwagom wstępnym.

Szersze systematyczne zajmowanie się lotnictwem czeskiem jest bardzo pożyteczną lekcją dla tych wszystkich sceptyków, którzy nie wierzą w możność posiadania wielkiego lotnictwa przez małe państwo (Czechosłowacja liczy zaledwie połowę ludności w stosunku do Polski), którzy opuszczają ręce i mówią: kiedy my innych dościgniemy?

Zobaczymy co zrobił dotąd bratni naród czeski, a przekonamy się, że nasi sąsiedzi mają wiele ciekawych konstrukcji i zdobywają coraz większe uznanie świata lotniczego.



PIL. KAROL FRITSCH, *zwycięzca w zawodach „Coppa d'Italia"*

Po wizytach wzajemnych lotników wojskowych polskich w Pradze i czeskich w Warszawie, po wizycie kpt. Kostrby, mającej na celu zbliżenie lotnicze czesko-polskie i po zaproszeniu prezesa Aero-Klubu Czechosłowacji przez A. K. Polski — nastąpić musi wzajemne poznanie się, głębsze i dokładniejsze poznanie lotnictwa sąsiada i zbadanie dróg jego rozwoju.

Moje miesięczne sprawozdania składać się będą z dwóch części: jednej, będącej kalendarzem wydarzeń lotniczych za ubiegły miesiąc — drugiej, historji rozwoju i stanu czeskiego lotnictwa we wszelkich jego przejawach.

Jako dziennikarz, zwrócę w pierwszym rzędzie uwagę na pewne, bardzo pożyteczne wydawnictwo, o którem u nas nikt nie wie. Są to „Codzienne Wiadomości Lotnicze dla druku", wydawane przez Fundusz Lotniczy Masaryka.

Odwiedzenie prezesa Aero-Klubu Polski i L. O. P. P. przez szt. kpt. Kostrbę znalazło w „Wiadomościach Lotniczych" wydawanych przez Fundusz Masaryka miły oddźwięk, zakończony uwagą: „Ufamy, że stosunki te powiodą do zaciągnięcia czesko-polskich przyjacielskich stosunków lotniczych".

Ponieważ w sprawozdaniach tych spotykamy wiele wzmianek o lotnictwie polskiem, przeto i „Lot Polski" postara się tą drogą zapełnić lukę i poinformować społeczeństwo polskie o czeskiem życiu lotniczem.

Ciekawy konkurs rozpisało ministerstwo obrony narodowej. Chodzi tu o napisanie dla celów propagandowych, opierając się na motywie lotniczym: 1) powieści, 2) sztuki teatralnej, zajmującej całe przedstawienie wieczorowe i 3) książki drobnej prozy.



GENERAŁ ČEČEK, *szef lotnictwa czeskosłowackiego*

Podobnie jak nasza Liga — Fundusz Lotniczy Masaryka urządza odczyty propagandowe — ostatnie 3 wykłady urządzone w Mladej Bolesławi przysporzyły Funduszowi przeszło 1000 nowych członków.

Aero-Klub Czechosłowacji postanowił otworzyć w najbliższym czasie szkołę pilotów, a tem samem ułatwi swym członkom możność latania i będzie klubem nie tylko na ziemi, lecz również jak w tym wypadku należy — latającym.

Wogóle czeskie Aero-Kluby wykazują żywotność. Jednym z najlepiej zorganizowanych jest zachodnio-czeski A. K. w Pilznie, który umiał zdobyć środki na 6 samolotów, w czem część własnej budowy i 1 samolot bezsilnikowy. Obszerny hangar na pilzeńskim lotnisku wojskowem mieści zarazem warsztaty, w których pracuje szereg członków Klubu nad naprawą samolotów i silników. Zaznaczyć należy, że są to wszystko ludzie miłujący lotnictwo, poświęcający mu wolny od pracy zarobkowej czas.

Również swojemi skromnemi środkami, A. K. w Pilznie otworzył w ubiegłym roku szkołę pilotów, która miała na początku 3 latających uczniów, z których jeden odjechał na studja do Francji, a 2 zdało z dobrym wynikiem egzamin na pilota, otrzymując dyplomy Aero-Klubu Czechosłowacji.

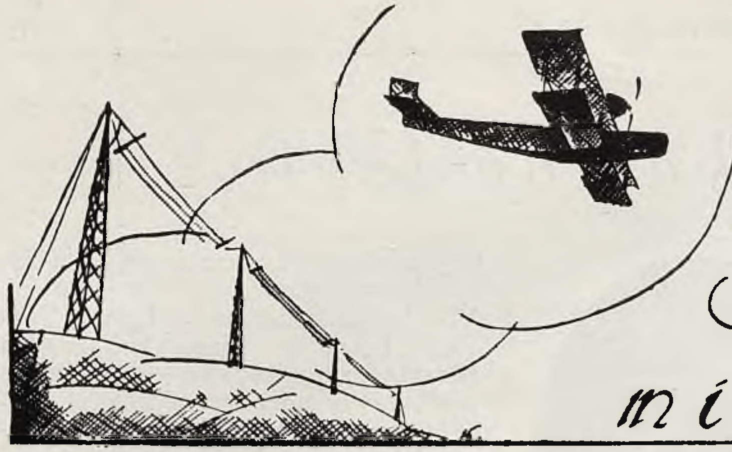
Doroczne zawody, czwarte z rzędu, o nagrodę prezydenta republiki za największą szybkość, urządzane przez Związek Pilotów, odbędą się 12 (w razie niepogody 19 lub 26) września na linji Praga — Nowe Benatki — Rzib — Praga. Prócz tego urządzone będą zawody samolotów z silnikami do 100 MK, oraz zawody samolotów z obciążeniem uzytecznem 250, 500 i 1000 kg.

W celu oddzielenia i uniezależnienia lotnictwa wojskowego od cywilnego, projektowane jest urządzenie nowego portu lotniczego w Chuchłach lub Zlichowie (przedmieścia Pragi), zostawiając dotychczasowe lotnisko w Kbelich na użytek wojskowy.

Również czynione są przygotowania do zorganizowania komunikacji lotniczej na linjach Praga — Triest i Praga — Białogród — Zagrzeb, przyczem w lecie odbędzie się próbny lot na linji Praga — Triest — Medjolan — Nicea.

L.

Praga, w marcu 1926 r.



Kronika międzynarodowa

POLSKA.

Związek Lotników Polskich o Podsekretarjacie Stanu. Na dorocznem Walnem Zgromadzeniu Związku Lotników Polskich w dniu 30 stycznia w Poznaniu rozpatrzoną została sprawa obecnej sytuacji lotnictwa w Polsce w związku z całokształtem lotnictwa na terenie międzynarodowym.

Po referacie członka Rady Nadzorczej, p. Wronieckiego, i wszechstronnej dyskusji, Związek powziął uchwałę, którą ze względu na jej znaczenie zasadnicze podajemy in extenso.

„Zwyczajne walne zebranie Lotników Polskich, obradujące w Poznaniu w dniu 30 stycznia 1926 r., zwraca się do Wysokiego Senatu, Sejmu i Rządu Rzeczypospolitej z rezolucją w sprawie najpilniejszych postulatów lotnictwa cywilnego w Polsce, stwierdzając:

1. „Lotnicy, piloci i technicy, zorganizowani w Związku Lotników Polskich, są w obecnej chwili bez opieki prawnej ze strony Państwa i Rządu. Opieka moralna ze strony władz wojskowych, którym w pierwszej linji zależeć powinno na dużej ilości zorganizowanych lotników cywilnych, nie jest dostateczna.

2. „Położenie wewnętrzne, rozwój komunikacji powietrznej, przemysłu lotniczego, powstałego z inicjatywy sfer cywilnych, wymaga zainteresowania ze strony Państwa i zapewnienia stałej i nieprzerwanej opieki, a szczególnie reprezentacji w rządzie.

3. „Położenie międzynarodowe Polski, jako korzystnego obszaru tranzytowego dla lotnictwa, szczególnie z uwagi na traktat lokarneński i wejście Niemiec do Rady Ligi Narodów, wymaga również stałej reprezentacji spraw lotnictwa w rządzie.

„Z uwagi na powyższe, walne zebranie Związku Lotników Polskich uważa za konieczne i domaga się utworzenia odpowiedniej instytucji centralnej, która reprezentowałaby sprawy lotnictwa cywilnego w Rządzie i która nadawałaby im odpowiednie kierownictwo. Zdaniem walnego zebrania Związku Lotników Polskich, najodpowiedniejszą instancją byłby podsekretarjat stanu lotnictwa cywilnego, podporządkowany ministrowi kolei".

Budżet lotnictwa cywilnego przeszedł przez ogień komisji komunikacyjnej Sejmu. Z ubolewaniem podkreślić należy, że i ta niepomiernie skromna cyfra, jaką udało się p. min. Chądzyńskiemu wprowadzić na lotnictwo do budżetu państwowego, została przeniesiona do budżetu... „przedsiębiorstwa kolejowego". Mezaljans komunikacji powietrznej z komunikacją kolejową nie zraził członków komisji, chociaż zupełnie odrębne metody gospodarki (system subsydjowania prywatnych przedsiębiorstw lotniczych z jednej i dążenie do zysków z państwowych linij kolejowych z drugiej strony) również przemawiały przeciw tego rodzaju połączeniu. Czyni to z budżetu lotnictwa pozycję niewyraźną, zależną od finansowych rezultatów gospodarki kolejowej, i pozbawia lotnictwo realnych podstaw rozwoju.

Samolot sportowy Działowskich. Młodzi konstruktorzy lotniczy, bracia Działowscy, których oryginalny samolot bez silnika „Bydgoszczanka" brał udział w zawodach szybowych w Gdyni w roku zeszłym, pracują nadal w raz obranym kierunku. Obecnie zbudowali w warsztatach w Bydgoszczy samolot sportowy małej mocy z silnikiem Haacke 30 MK. Płatowiec ten ma

rozpiętości 8 m. 40
powierzchni nośnej 11 m. kw.
długości 5 m. 50 cm.
ciężar własny 240 kgr.

Konstrukcja płatowca mieszana, metalowo-drzewna. Typ dwuosobowy, tandemowy, miejsce pasażera z przodu. Płatowiec dokonał lotów próbnych, ściślejszych prób urzędowych jeszcze nie przeprowadzono. Miejscowy Komitet L. O. P. P. udzielił młodym konstruktorom niezbędnej pomocy, którym ze swej strony życzymy jaknajwiększego powodzenia.

Samoloty Silesia. Warsztaty „Silesia" w Hucie Królewskiej również od dłuższego już czasu (r. 1923) pracują nad konstrukcją małych samolotów. Warsztaty te, należące do trzech braci Sopora, stworzyły już 4 typy samolotów S1, S2, S3, S4, z których samolot S3 został rozbity podczas prób lotu dokonanych przez pil. Karczmarka. Samolot S4 odbył lot dłuższy z pilot. Kłoskiem (z Michałowic do Świętochłowic przez Maciejowice, Chorzów i Królewską Hutę). Jest to jednopłatowiec z siln. Haacke. Dokonano szeregu lotów próbnych przed komisją z 23 p p. — niewątpliwie próby urzędowe i w tym wypadku zostaną jaknajprędzej dokonane.

Rokowania lotnicze z Czechosłowacją prowadzone są w Krakowie od dnia 15 marca. Na czele delegacji polskiej stoi szef wydziału pasażerskiego Min. Kolei p. Franciszek Moskwa — w skład delegacji wchodzą z MSZ. p. Łaciński i z M. Kolei p. Adamowicz, zaś w charakterze fachowego doradcy p. dr. Ignacy Wygard (prezes S. A. Aerolot). Skład delegacji czeskosłowackiej stanowią pp.: inż. Roubik, inż. Kanak, radca Ministerstwa Spraw Zagranicznych dr. Szalatnay i kpt. Martinek.

Incydent nieusprawiedliwionego konwencją międzynarodową zatrzymania samolotów linji Aerolot przez władze czeskosłowackie zostanie zapewne przy tej sposobności zlikwidowany.

Proces inż. Sosonki. Pisaliśmy w poprzednim numerze pisma naszego o sprawie sądowej, wytoczonej przez inż. Sosonkę przeciwko polskiej linji lotniczej Aerolot o odszkodowanie z powodu poniesionych obrażeń podczas wypadku lotniczego na tej linji w dniu 23 lutego 1925 r. Sprawa ta obchodziła nas w pierwszym rzędzie z punktu widzenia interesów rozwoju lotnictwa komunikacyjnego, a więc interesował nas w niej stosunek sądu do samej kwestji zakresu odpowiedzialności lotnictwa transportowego w obecnym, początkowym stanie jego rozwoju tembardziej, że ustawy lotniczej dotąd w Polsce niema. Byliśmy zdania, że w okresie, gdy kolejnictwo obchodzić może swe pierwsze stulecie, odpowiedzialność za ten rodzaj transportu nie może i nie powinna być miarodajną dla komunikacji powietrznej, istniejącej, szeroko licząc, od chwili zawarcia pokoju. Pytanie, czy sam wypadek dn. 23 lutego, a w szczególności dotkliwe jego dla p. inż. Sosonki skutki, pochodzą z winy przedsiębiorstwa, czy nie, pozostawiliśmy na uboczu, nie usiłując w najmniejszym nawet stopniu oddziaływać na przewód sądowy.

Ponieważ jednak p. inż. Sosonko zwrócił się do nas z prośbą o sprostowanie zdania, w którem piszemy, iż „uderzył głową o skrzynię z silnikiem" i zakomunikowanie, że jego „głowa została przebita śrubą sterczącą od motoru, który wcale nie był opakowany, co zostało stwierdzone protokułem policyjnym i o czem świadczy otwór w czaszce, zrobiony tępem okrągłem narzędziem, jakim jest śruba", przychylamy się chętnie do jego prośby.

Konferencja Międzynarodowego lotniczego prawa prywatnego. Na konferencji międzynarodowej odbytej w Paryżu w czasie od dn. 20 listopada do 6 grudnia 1925 r. p. radca Al. Szembek, pierwszy delegat Polski, zgłosił zaproszenie zjazdu na następne posiedzenie do Polski. Zaproszenie to zostało sympatycznie i jednomyślnie przyjęte, wobec cze-

go Zjazd następny odbędzie się w naszym kraju. Zjazd odbędzie się w Krakowie w terminie jeszcze dotąd nie ustalonym.

Dwie katastrofy lotnicze jednego dnia. Dzień 17 marca był tragiczny dla lotnictwa polskiego. O tej samej prawie godzinie zdarzyły się dwie katastrofy lotnicze.

O godz. 9 m 30 wyleciał z lotniska 4 p. lotn. w Toruniu por. pilot Eugenjusz Guttmejer na 450-konnym „Spade".

Po 10 minutach krążenia nad lotniskiem, na wysokości 600 mtr., nagle jedno skrzydło samolotu oberwało się. W chwilę później aparat w pobliżu wojskowego stadjonu sportowego spadł na ziemię.

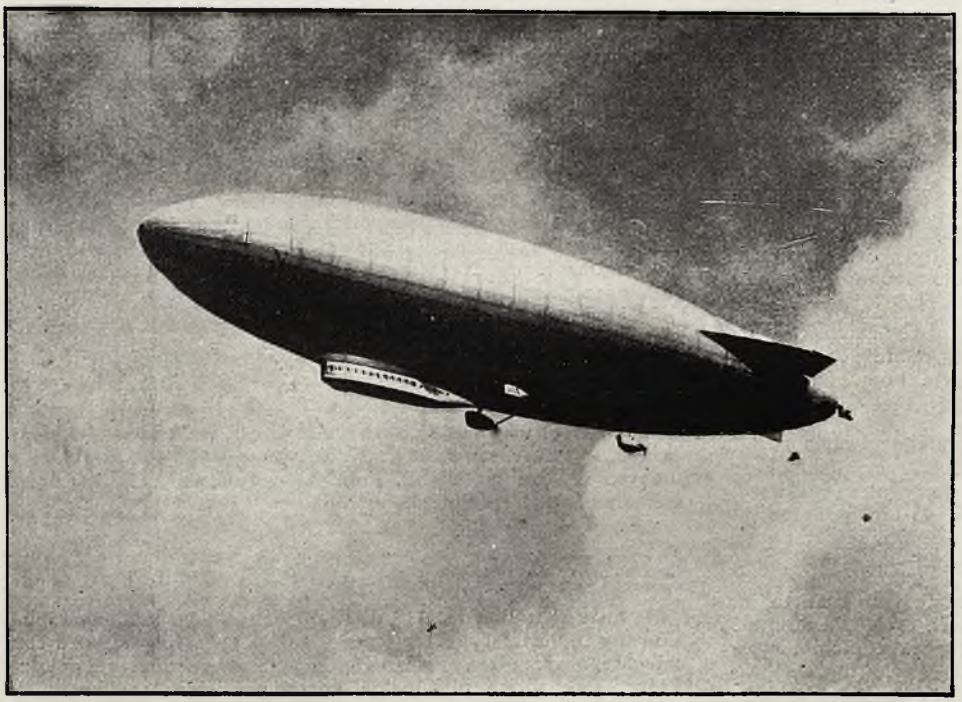
Por. Guttmejer poniósł śmierć na miejscu. Aparat został zdruzgotany.

Samolot odbywał swój pierwszy lot w 4 p. lotn. Ś. p. por. Guttmejer był 8 lat pilotem i uchodził za jednego z najzdolniejszych lotników w naszej armji.

Druga katastrofa lotnicza zdarzyła się zaledwie w pół godziny później na lotnisku wojskowem w Bydgoszczy.

O godz. 10 wzniósł się z lotniska na lot ćwiczebny por. pilot Kleczyński na aparacie „Potez".

Na wysokości kilkuset metrów pilot zauważył, że motor źle funkcjonuje i musiał lądować.



STEROWIEC „NORGE", NA KTÓRYM AMUNDSEN MA ZAMIAR ZDOBYĆ BIEGUN PÓŁNOCNY

Nad samą już ziemią samolot zawadził lewem skrzydłem o wierzchołek wysokiego drzewa. Skrzydło odleciało, samolot padł zdruzgotany, a pilot por. Kleczyński przy upadku odniósł ciężkie obrażenia.

Rannego odwieziono do szpitala garnizonowego.

ALBANJA.

Komunikacja lotnicza w Albanji. Państwo to, powstałe w 1912 r., jest jedynym krajem w Europie, nie posiadającym ani linij kolejowych, ani szos i jedynem też, w którym rozwój środków komunikacyjnych przeskoczy odrazu całe stulecia. Podczas gdy podróż z Tirany do Korca wymagała dotąd 5 dni, samolot przebywa przestrzeń tę w ciągu jednej godziny. W ubiegłym roku rząd albański zawarł umowę z Towarzystwem Adria-Aero Lloyd, które utrzymuje obecnie komunikację na szlaku Skutari — Tirana — Valona — Korca.

ANGLJA.

Loty Cobhama. Wypoczęty po afrykańskim raidzie Cobham zapowiada lot do Australji. Lot ten, przez Indje, zapewne drogą de Pinedo, odbyć się ma aż do brzegów Oceanu Indyjskiego na samolocie lądowym — na dalszy lot nastąpi zmiana w podwoziu na pływaki.

Nowy klub lotniczy w Anglji — Jak dalece sport lotniczy rozwija się w Anglji, może służyć najlepszym dowodem, że w lutym r. b. został założony w Londynie „Brytyjski Klub prywatnych właścicieli samolotów", do którego należeć mogą tylko właściciele samolotów, korzystający z nich wyłącznie dla swego prywatnego użytku. Klub projektuje zorganizowanie zawodów pomiędzy swymi członkami w lecie roku bieżącego.

Budżet lotniczy Anglji na rok finansowy 1926—1927 został przedłożony angielskiemu parlamentowi. Zasługuje na uwagę, że podczas gdy budżety innych resortów państwowych zostały w roku nadchodzącym silnie skreślone, budżet lotnictwa powiększony został w stosunku do zeszłorocznego o Ł 486.990, wynosząc poważną sumę Ł 16 miljonów, to jest licząc po obecnym kursie około 600 miljonów złotych. Ciekawe są pozycje 3-a: techniczne i wojenne zapasy (Mob), na które przewidziano fundusz Ł 6.091.000 — o Ł 441.000 więcej niż w ubiegłym roku, oraz 8-a: lotnictwo cywilne, wynosząca Ł 462.000 (o Ł 104.990 więcej).

Budżet ten nie dotyczy oczywiście autonomicznych angielskich kolonji, t. j. dominiów. Wobec połączonego budżetu polskiego na lotnictwo w MSWojsk. i MKolei (18 milj. złot.) przedstawia on cyfrę około 30 razy większą.

W memorandum, złożonem przez sekretarza stanu dla żeglugi powietrznej, łącznie z projektem budżetu, znajdujemy, między innemi, następujące informacje.

W roku ubiegłym siły powietrzne Wielkiej Brytanji powiększyły się o dwie eskadry linjowe, jedną rezerwową i cztery pomocnicze i wynoszą obecnie 61 eskadr, z których 56 znajduje się w pełnym stanie. Na rok 1926/1927 przewidziane jest sformowanie jednej eskadry rezerwowej i jednej pomocniczej. Lotnictwo morskie liczy 18.

Program budowy sterowców zawiera dwie pozycje: budowę sterowca objętości 5 miljonów stóp sześć. (około 141.500 m. sześć.) przez Królewskie Zakłady Budowy Statków Powietrznych (Royal Airship Works) w Cardington i takiegoż przez prywatne przedsiębiorstwo.

Odnośnie lotnictwa cywilnego dowiadujemy się, że subsydjum, z którego korzysta Imperial Airways Ltd (którego zakres działalności czytelnicy „Lotu Polskiego" znają) pozostało niezmienione (Ł. 180.000), natomiast zmieniła się forma subsydjowania. Towarzystwo obowiązane jest obecnie wykonać, zamiast jak poprzednia umowa głosiła, minimalnie miljon mil ang. (ca miljon 600 000 km.) w ciągu roku—452 miljony konio mil. Celem zorganizowania komunikacji lotniczej pomiędzy Egiptem i Indjami został zawarty układ z tąże Imperial Airways, mocą którego nie później niż 1 stycznia 1927 roku rozpoczną się—początkowo raz na dwa tygodnie—loty pasażerskie między Kairem i Karaczi via Basra, Bagdad na trzysilnikowych samolotach. W budżecie lotnictwa cywilnego przewidzianą jest również pozycja na subsydja dla klubów samolotów małej mocy w tej samej wysokości, co w ubiegłym roku. Kluby takie istnieją obecnie w pięciu angielskich miastach, w roku bieżącym mają być założone dalsze dwa.

AUSTRJA.

Budowa lotnisk cywilnych. W łonie związku austrjackich miast i gmin utworzone zostało niedawno zrzeszenie, mające na celu poparcie lotnictwa cywilnego w Austrji. Pierwszem zadaniem zrzeszenia będzie budowa lotnisk na terenie państwa i w roku bieżącym projektowanem jest założenie sześciu do ośmiu. Zrzeszenie wystąpiło do rządu żądając subwencji państwowej i prawdopodobnie ją otrzyma. Imprezę tę popiera austrjackie Towarzystwo lotnicze „Oesterreichischer Aerolloyd".

BELGJA.

Jubileusz Aero Klubu Belgji. W styczniu roku bieżącego Aero Klub Belgji święcił dwudziestą piątą rocznicę swego założenia. Z imieniem Klubu związane są wszystkie wybitniejsze fakty z historji belgijskiej żeglugi powietrznej, do rozwoju której niezmiernie się przyczynił. Klub znajduje się pod wysokim protektoratem króla Belgów i liczy obecnie prawie 15.000 członków.

Drugi raid powietrzny Belgja-Kongo. W rok mniej więcej po raidzie por. Thieffry Bruksela — Kinszasa został wykonany drugi raid z Belgji do Konga, tym razem przez wschodnio-północną Afrykę, a zatem częściowo szlakiem Cobhama. W dniu 9 marca z lotniska w Brukseli wyruszyli na samolocie Bréguet XIX A2, z silnikiem 12-cylindrowym Hispano Suiza 450 MK, porucznik G. Medaets, jako pilot, por. J. Verhaegen, jako nawigator i sierż. J. Coppens, jako mechanik, i przybyli do stolicy Konga belgijskiego Kinszasa po 13 dniach podług następującej marszruty:

9 marzec	Bruksela — Białogród	1 415	km
10 „	Białogród — Ateny	980	„
11 marca	Ateny — Kair	1 250	„
15 „	Kair — Atbara	1 450	„
17 „	Atbara — Mongalla	1 250	„
18 „	Mongalla — Lissala	1 350	„
21 „	Lisala — Kinszasa	1 150	„
		8 845	km

Podziwiać należy niebywałą regularność lotu, dwie tylko przerwy: jedna w Kairze czterodniowa, wywołana huraganem, który nawiedził Egipt i druga w Lissala, gdzie zaszła konieczność zbudowania drewnianego pokładu na piasku, dla umożliwienia startu, pozatem 8845 km przebytych w siedmiu etapach, zatem ponad 1000 km na etap, przebyty bez lądowania. Przeciętna szybkość raidu wynosiła około 160 km/godz., zaś godzin lotu było 55.

Przelot ten zbliżający perłę kolonij belgijskich — Kongo do swojej metropolji o niecałe dwa tygodnie podróży, stanowi ważny krok naprzód przy poprawie komunikacyj powietrznych między Europą i Afryką.

Nowa linja lotnicza. W dniu 9 lutego otwarta została linja lotnicza, na razie pocztowa, w Kongu belgijskiem pomiędzy Léopoldville a Gulé, zbliżająca najbogatszą prowincję tej kolonji, Katangę, do dolnego Kongo o 43 dni, podczas gdy dotychczas podróż ta zajmowała 45 dni, obecnie samolot przebywa ją z lądowaniami w ciągu 48 godzin.

Zawody o II-gi puhar im. Gordon Bennetta, odbędą się, jak donosi urzędowo Aero Klub Belgji, w dniu 30 maja o godz. 16 w Antwerpji. Jak i lat poprzednich, terytorjum sowieckie jest zneutralizowane i balony, któreby przekroczyły linję, wskazaną w regulaminie i odpowiadającą mniej więcej zachodniej granicy politycznej Sowietów, będą miały przeniesiony punkt lądowania na powyższą linję.

FINLANDJA.

Zaopatrzenie statków morskich przez samoloty. Ostry mróz, który spowodował zamarznięcie zatoki fińskiej, uwięził przeszło 30 pasażerów w tafli lodu. Chcąc przyjść z pomocą głodującym załogom, rząd fiński użył samolotów do zaopatrzenia statków w żywność. Zrzucając w pobliżu statków prowiant, samoloty wywiązały się poprawnie z poleconego zadania.

FRANCJA.

Konkurs wodnopłatowców transportowych. Aero Klub Francuski organizuje w dniach 3, 4, 5 i 6 sierpnia r. b. wielki konkurs wodnopłatowców transportowych, wielosilnikowych w rejonie Saint Raphael-Fréjus, wyposażony przez francuski podsekretarjat stanu dla żeglugi powietrznej nagrodami w ogólnej kwocie 800.000 franków. Samoloty winny posiadać przynajmniej dwa silniki, ogólnej mocy minimalnie 500 MK i módz unosić jednego pasażera, względnie jego wagę, na każde 150 MK nominalnej mocy. Konkurs dzielić się będzie na: próby eliminacyjne, próby techniczne i próby wydajności handlowej.

Stocznie morskie przechodzą do fabrykacji samolotów. Produkcją samolotów w czasie wojny zajmowały się nieraz wielkie przemysłowe zakłady z innych gałęzi przemysłu jak np. fabryki broni, wagonów, przyrządów i maszyn elektrycznych i t. p. Po wojnie, z nielicznymi wyjątkami, fabryki te zwinęły działy lotniczej konstrukcji.

Charakterystycznym objawem jest też obecnie we Francji założenie działu konstrukcji lotniczej w zakładach morskiego budownictwa Chantiers de la Loire w St. Nazaire w Bretanji. Zakłady te, których inauguracja urzędowa odbyła się w styczniu, budować będą samoloty Gourdon-Leseurre.

Nowy rekord światowy. W dniu 18 marca znany lotnik francuski, Coupet, ustalił nowy rekord światowy wysokości z obciążeniem 1000 kg na samolocie Breguet XIX, z silnikiem Farman 500 MK. Wzniósł on się na wysokość 6.450 m, podczas gdy dawniejszy rekord wynosił 5.750 m. Wyczyn ten tem więcej zasługuje na wyróżnienie, że został wykonany na seryjnym samolocie, silnie obciążonym w stosunku do powierzchni nośnej: 56,4 kg na m kw.

Katastrofa lotnicza. Jedna z amerykańskich wytwórni kinematograficznych, szukając ekscentrycznego tematu dla swego filmu, weszła w porozumienie z francuskim pilotem rezerwy, Leonem Collot który podjął się przelecieć samolotem pod łukiem wieży Eiffla. W rannych godzinach 25 lutego Collot na zupełnie nieobliczonym dla akrobacyj powietrznych samolocie Breguet XIV zdołał wprawdzie pod łukiem przelecieć, jednakże o kilkanaście metrów za wieżą samolot ześlizgnął się na skrzydle i spadł ciężko na ziemię. Płomienie ogarnęły samolot i nadbiegli strażacy wydobyli z pod zgliszcz ciało zwęglone nieszczęśliwego. Jak się okazało Collot, wylatując już z pod wieży, napotkał druty anteny stacji Eiffla i pragnąc je ominąć, stracił równowagę. Wypadek ten poruszył żywo opinję francuską, która energicznie zaprotestowała przeciwko karygodnemu lekceważeniu życia ludzkiego dla celów sensacyjnych. Negatyw filmu, naskutek zarządzenia władz sądowych, został skonfiskowany, zaś przedstawicielom wytwórni wytoczono proces.

IRLANDJA.

Lotnictwo wojskowe wolnego państwa Irlandji składa się z 28 samolotów: 12 Bristol Fighter, 6 Mártynside, 6 Avro i 4 De Havilland. Lotnisko wojskowe znajduje się w Baldonnel, pod Dublinem.

LITWA.

Samolot litewski. W Kłajpedzie został niedawno zbudowany przez fabrykę Linenau et Co, pod kierownictwem niemieckiego inżyniera F. H. Hentzena, dwuosobowy samolot, który, jak pisma niemieckie donoszą, osiąga szybkość 250 km/godz. i wysokość 5000 m w ciągu 17 minut. Samolot posiada angielski silnik Napier „Lion".

NIEMCY.

Sukces samolotu małej mocy. W dniu 16 lutego samolot fabryki Mercedes-Daimler „L 20" z 20-konnym silnikiem tejże fabryki dokonał przelotu nad szczytem Grossglockner (Alpy austrjackie), 3.800 m wysokim, z pilotem i obserwatorem. Lot ten ze względu na bardzo małą moc silnika, obciążenie i niekorzystne warunki atmosferyczne zasługuje na wyróżnienie i słusznie lotnictwo niemieckie jest z niego dumne, tembardziej, że cały samolot łącznie z silnikiem i śmigłem są zbudowane w Niemczech przez fabrykę Daimlera.

Badanie wysokich stref atmosfery. W Berlinie założono w ostatnich czasach „Towarzystwo dla badań wysokich lotów" (Gesellschaft für Höhenflugforschung), które wychodząc ze słusznego zresztą założenia, iż loty na wysokości około 10.000 m umożliwią prawidłową komunikację samolotową między kontynentami, a to ze względu na możność uniknięcia wichrów, burz i chmur, które na tak wielkich wysokościach się prawie nie napotykają, oraz osiągnięcia wielkich szybkości, jak twierdzą do 450 km/godz., przystąpiło do przeprowadzania odnośnych badań atmosfery. W tym celu ma być zbudowany specjalny samolot z kabiną, zabezpieczoną od zimna i promieni słonecznych, zawierającą kompletne laboratorjum dla tych badań.

NORWEGJA.

Wyprawa Amundsena. Płk. Nobile, włoski konstruktor sterowca, na którym wyprawa ma wyruszyć, wyjechał w tych dniach z Oslo w towarzystwie p. Riiser-Larsena, pomocnika Amundsena, do Rosji, gdzie ma zamiar wybudować hangar dla sterowca, w którym będzie pozostawał do chwili wyruszenia do bieguna. Odlot ma nastąpić, nie jak poprzednio projektowano, z Pulham (Anglja), lecz prawdopodobnie z Piotrogrodu.

PERSJA.

Sukcesy niemieckie. Pertraktacje prowadzone przez Junkersa w Teheranie o linje łączące Persję z zagranicą doszły do skutku. Została zawarta umowa pięcioletnia, mocą której linje Teheran — Saratów, Teheran — Enzeli i Teheran — Buszir będą eksploatowane przez niemieckie towarzystwo. Bankructwo Junkersa nie wstrzymało niemieckiej ekspansji, idącej dziś pod znakiem tow. Lufthansa.

ROSJA.

Nowa linja lotnicza. „Gostorg" (Sowiecki Departament Handlu) zawarł umowę z Tow. „Dobrolot" celem uruchomienia w maju r. b. linji lotniczej między Krasnojarskiem i Kamczatką. Komunikacja odbywać się będzie samolotami Junkersa, budowanymi w Rosji i obliczona jest głównie na transport futer z Kamczatki.

Program Awiachimu. Liga ta, o działalności której informowaliśmy niejednokrotnie czytelników „Lotu Polskiego", ma zamiar, dla celów propagandowych, przeprowadzić, między innemi, następujące wielkie raidy:

1) Moskwa, Królewiec, Paryż, Rzym, Wiedeń, Praga, Warszawa, Moskwa — 7150 km.

2) Moskwa, Berlin, Frankfurt, Paryż, Berlin, Królewiec, Moskwa — 6000 km.

3) Moskwa, Rostów, Baku, Teheran — 3100 km.

4) Moskwa, Charków, Sewastopol, Angora — 1870 km.

STANY ZJEDNOCZONE.

Walka o samodzielność lotnictwa zapoczątkowana przez gen. Williama Mitchella, po procesach Mitchella, o których piszemy w naszym artykule, nie ustała. Doprowadza ona najwidoczniej nawet do pewnego zaognienia stosunków wewnętrznych w armji i marynarce, skoro sekretarz wojny, Davis, zażądał od gen. Patricka, szefa lotnictwa, i inspektora armji, Helmicka, wdrożenia ścisłych dochodzeń przeciwko zwolennikom organizacyjnej odrębności lotnictwa.

Najmniejszy sterowiec na świecie. Wielka fabryka wyrobów gumowych „The Goodyear Tire Rubber Co" w Akron (stan Ohio) zbudowała przed kilku miesiącami sterowiec „Pilgrim", najmniejszy na świecie, zarazem zaś pierwszy pasażerski statek powietrzny, napełniony helium, przeznaczony dla celów cywilnych. Liczy on 33 m długości, 13,5 m wysokości, zawiera 1400 m^3 helium (to jest mniej więcej $^1/_{50}$ objętości „Los Angeles") i zaopatrzony jest w silnik Lawrence 60 MK. Najwyższa szybkość wynosi 100 km/godz. Zakres lotu 10 do 20 godzin. Kabina obliczona jest na cztery osoby: pilot, mechanik i 2 pasażerów. Sterowiec nie potrzebuje hangaru, ponieważ może być przymocowany do przenośnego masztu kotwicznego, który daje się wszędzie zainstalować, gdzie znajduje się 75 m równej powierzchni ziemi. Amerykańskie gazety, na podstawie wyników próbnych lotów, wróżą dużą przyszłość tak małym sterowcom, jako turystycznemu środkowi lokomocji w przyszłości.

Budżet lotnictwa morskiego na rok bieżący ustalony został na sumę 18.674.000 dolarów, t. j. o 3.903.000 dol. więcej, niż w ubiegłym roku. Z sumy tej dziewięć miljonów dol. ma być zużyte na budowę 227 nowych samolotów, zaś jedenaście miljonów na okręty matki.

Nocne fotografje z samolotu. Sekcja fotograficzna lotnictwa wojskowego amerykańskiego przeprowadziła niedawno, przy współudziale znanej Eastman Kodak Company nadzwyczaj ciekawe próby fotografowania w nocy z samolotu. Wiadomo, że w czasie wony ważniejsze ruchy wojsk odbywać się obecnie muszą pod zasłoną nocy, chodziło więc o skonstatowanie, czy pomimo ciemności, nie udało by się ruchów tych objektywem pochwycić. W tym celu zaopatrzono samolot niszczycielski Martin w siedem kamer różnego typu, aparat kinematograficzny oraz 25 kg magnezji. Oświetlenie uzyskiwało się przy pomocy „pocisków oświetlających", zrzucanych z samolotu, które dawały światło, trwające $^1/_{50}$ sekundy. Objektywy aparatów były otwierane przed zrzuceniem pocisku, krótkość oświetlenia dawała zdjęcia migawkowe.

Rezultaty osiągnięto doskonałe, jedna z fotografij, przedstawiająca miasto Rochester (siedzibę Kodaka) niczem się prawie nie różni od zdjęć dziennych, to też lotnictwo amerykańskie, oceniając ważność tej metody fotografowania dla celów wywiadowczych, z zapałem zajmuje się jej udoskonaleniem.

SZWAJCARJA.

Lot do Afryki południowej. Znany lotnik szwajcarski, por. Mittelholzer, o którego locie do Teheranu i z powrotem w „Locie Polskim" pisaliśmy, organizuje raid do południowej Afryki, szlakiem Cobhama. Lot odbędzie się na wodnopłatowcu Dornier-Wal. Jak Mittelholzer oświadcza, celem wyprawy jest zbadanie życia dzikich zwierząt w środkowej Afryce i dokonanie kinematograficznych zdjęć.

WŁOCHY.

Komunikacja lotnicza we Włoszech. Jest rzeczą ciekawą, że Włochy, posiadające jeden z najpoważniejszych przemysłów lotniczych na świecie, potężne lotnictwo wojskowe i doskonale zorganizowane władze lotnicze, cieszące się specjalną opieką rządu (ministrem lotnictwa jest sam Mussolini), dotychczas nie posiadały u siebie w kraju ani jednej linji lotniczej. Dopiero w roku bieżącym przystąpiono do zorganizowania sieci powietrznej, składającej się na początek z pięciu linij:

1) Genua — Rzym — Neapol — Palermo.
2) Tryjest — Turyn.
3) Brindisi — Ateny — Konstantynopol.
4) Medjolan — Ancona — Brindisi.
5) Rzym — Cagliari (Sycylja).

Ruch na linji Genua — Palermo rozpoczyna się w pierwszych dniach kwietnia, początkowo dwa razy na tydzień, po miesiącu będzie trzy razy na tydzień i przejdzie następnie na codzienny. Przelot Genua — Palermo z lądowaniami i przystankami w Rzymie i Neapolu trwać będzie 8 godzin. Linję obsługują wodnopłatowce Dornier-Wal.

Z NASZEJ BIBLJOTEKI.

N. Szpanow: „Samolot kak sredstwo soobszczenja". (Płatowiec jako środek komunikacji), wyd. ODWF (Tow. Przyjaciół Floty Pow.). R. S. F. S. R., Moskwa 1925 r., str. 132+58 rys. + 4 mapy, cena 75 kop. (po rosyjsku).

W literaturze popularno-agitacyjnej zwykle przechwalają bezkrytycznie komunikacyjną żeglugę powietrzną, aby tylko agitować na korzyść jej rozwoju. Jest to bezwarunkowo nieprawidłowe i nawet może stać się bardzo szkodliwe. Trzeba naodwrót przedstawiać te rzeczy tak, jak są one w rzeczywistości, jak najrealniej i zupełnie fachowo. Praca p. Szpanowa jest właśnie próbą prostego, ale zupełnie fachowego ujęcia zagadnienia cywilnej żeglugi powietrznej, co nadaje jej poważną wartość. Treść książki wygląda następująco: 1) miejsce płatowca wśród innych środków komunikacyjnych (trochę powierzchowne ujęcie, bez dostatecznej statystyki cyfrowej); 2) współczesne płatowce komunikacyjne (rzut oka na dzisiejsze ich typy, ocena i porównania, rysunki); 3) niezbędne dla żeglugi powietrznej urządzenia przyziemne; 4) loty nocne (podkreślono konieczność odpowiedniego przygotowania sieci urządzeń naziemnych).

ad. s.



TADEUSZ GARCZYŃSKI

Pod znakiem Locarna

(WIZJA Z R. 1957)

Nad Londynem wisiała gęsta mgła...

Oczywiście mgła londyńska, a zatem w myśl oddawna zgłoszonego patentu — była przesycona sadzą, lepka i duszna.

Nic nie było widać... „choć oko wykol".

Z trudem przesączały się światła reflektorów, które z wysokich wież i balonów na uwięzi dawały sygnały, regulujące lotniczy ruch komunikacyjny nad miastem.

Na wilgotne chodniki mdło tylko przesączały się tysiące świateł z rzęsiście wewnątrz oświetlonego gmachu Ministerstwa Spraw Wojskowych.

Przygotowywała się wielka rzecz.

Oto w Genewie odbywało się zebranie w sprawie realizacji paktu w Locarno. Tym razem wszystkie narody świata, zniecierpliwione dwudziestem ósmem z rzędu nieudanem usiłowaniem sprowadzenia na ziemię ducha pokoju, oświadczyły, że ostatni raz przybywają do Genewy. O ile i tym razem nie dojdzie do porozumienia, wówczas uchwalają dłuższą przerwę w funkcjonowaniu Ligi Narodów.

W Ministerstwie czekano na wiadomość.

Tymczasem w Genewie spadkobierca idei Austena Chamberlaina, Sir James Kittelbury, reprezentował Anglję i jej pokojowe dążenia. Z powodzeniem przekonywał on wszystkich delegatów o potrzebie pokoju. Denerwował go jedynie zgrzybiały przedstawiciel Szwecji, Unden, który, od 30 lat zasiadając na tem samem miejscu, z dziecinnym uporem powtarzał „Nie pozwalam", chyląc przytem swoją starczą głowę i bijąc trzęsącą się pięścią w stół.

Z galerji przypatrywał się temu obrazowi wykwintny staruszek, który w pierwszych okresach realizacji Locarna odgrywał wybitną rolę. Był nim b. Minister Polski p. Aleksander Skrzyński. Z uśmiechem pobłażania przysłuchiwał się gorącym przemówieniom delegatów.

Mówili z zapałem, ciągle, nieustannie przedstawiciele Locarna wschodnio - europejskiego, północno - zachodnio - środkowo - afrykańskiego, południowo - amerykańskiego i kanadyjsko - australijskiego.

W ostatnich czasach wysunięto nawet wniosek, aby Genewę zmienić na jedną z wysepek tahitańskich, wychodząc z założenia, że klimat jest tam łagodniejszy, a pejzaż piękniejszy, niż w Genewie. Sądzono, że w ten sposób pozyska się większość delegatów państw dla idei zachowania Ligi oraz odbywania częstszych sesyj i posiedzeń.

Nawet to usiłowanie nie pomogło.

„Dość mamy Ligi!" krzyczały potężnym głosem wszystkie narody.

Aparat radio-telegraficzny funkcjonował bez przerwy. Bez przerwy funkcjonowały urzędy telegraficzne, dokoła kórych snuły się chmary reporterów.

Podobnie jak w Londynie — we wszystkich ministerstwach spraw wojskowych i zagranicznych innych państw i krajów czuwano długo w nocy, śledząc z niepokojem szyfr depesz.

Jednocześnie radzono.

•

Tad Scladween był jednym z najwybitniejszych reporterów angielskich. Postanowił zdobyć wiadomości za wszelką cenę i poinformować wzburzoną opinję publiczną.

Wybiegł z redakcji, gdzie było mu duszno i gdzie nagle odczuł przykrość wsłuchiwania się w huk maszyny rotacyjnej, bijącej „Times'a" o 1120 stronicach.

Wbiegł do hangaru, wskoczył na helikopter i puściwszy w ruch śmigło (polski patent prof. Witoszyńskiego), cicho bez szelestu wzniósł się ku górze.

Momentalnie otoczyła go mgła. Przeraził się własnej lekkomyślności, gdy świst przeciągającego nad jego głową trans-atlantyckiego 200-osobowego niemieckiego Junkers'a przypomniał mu, że lada chwila może być rozbity przez jakiegoś potwora, nadlatującego z nieokreślonej przestrzeni.

Zawieszeni w balonach na uwięzi policjanci gwizdkami, sygnałami świetlnemi i okrzykami starali się uregulować ruch.

Starania ich były daremne.

Co chwila rozlegał się krzyk i ktoś spadał w przestrzeń.

Ci, którzy dostali się na niewłaściwą wysokość, zastrzeżoną dla ruchu pośpiesznego, stawali się ofiarami wypadków śmiertelnych.

Pozatem jednak spadochrony funkcjonowały bez zarzutu i ofiary katastrofy z drobnemi tylko uszkodzeniami opadały zwolna na dachy lub balkony.

Stróże wszystkich domów i mieszkańcy poddaszy klęli na czem świat stoi, musząc śpieszyć nieustannie z pomocą nieproszonym gościom.

Co chwila ktoś pukał do okna i trzeba go było sprowadzać ze schodów, by jakimś starożytnym samochodem mógł poprzez puste ulice wracać do domu.

Sytuację ratował częściowo fakt, że mieszkańcy poddaszy oddawna, na wzór mieszkańców nadmorskich wybrzeży, zorganizowali towarzystwo ratunkowe, oczywiście subwencjonowane przez rząd.

Tad miał szczęście.

Uniknął zderzenia z aparatem kolegów, którzy również jak on śpieszyli w stronę Ministerstwa.

Nad Ministerstwem powietrze aż drżało od ruchu śmigieł. Tworzyły one wichurę tak silną, że przy otwarciu okna w sali posiedzeń wszystkie akty leżące na stołach wyleciały wessane przez potężną siłę aparatów.

Przy każdem oknie dyżurował woźny, odpędzając natrętów.

— Tutaj niczego nie dowiem się—pomyślał Tad.

Zawrócił ku najbliższej stacji i nabył prawo przelotu na wysokości 2.300 m. Wszelkie prawa na wysokości od 2.300 do 2.500 zostały poprzednio wykupione.

Stał pośrodku tłumu aparatów.

— Berlin! — krzyczały głośnice. Czarne masy przepłynęły nad głowami zbiorowiska.

— Stop — sygnalizowano z ziemi.

Ruch ustał.

— Londyn! W dół!

Wszyscy przybywający do Londynu zwolna opuścili się na wysokość 50 metrów i rozpływali się w kierunku jarzących się dachów hoteli.

— Odjazd Kopenhaga! Stokholm! Helsingfors!!

Masy ruszyły.

— Paryż! Genewa! Rzym!—wołały głośnice.— Szybkość 400 kilometrów na godzinę! Wysokość 2.300 metrów!

Wraz z tysiącem pasażerów Tad wzniósł się ku górze i zająwszy swoje miejsce w łańcuchu aparatów czekał sygnału przewodnika. Radjoaparaty zadzwoniły. — Ruszono.

Podróż do Genewy trwała krótko. Pomimo tego Tad spoglądał co chwila ku górze, jakby przeczuwając, że współzawodnikom jego udało się dostać bilety na wysokości ruchu błyskawicznego.

— Ano trudno — pomyślał.

Jakiś dziwaczny szelest zwrócił jego uwagę. Spojrzał w tym kierunku i zauważył ze zdumieniem kawałek papieru, zaplątany w kabinie aparatu. Pochwycił go. Był to dokument niesłychanej wagi. Widocznie jeden z tych, które wyleciały przez okno Ministerstwa. Z zapartym tchem przeczytał zestawienie sposobów mobilizacji państw, która od czasów Lokarna była systematycznie przygotowywana. Zmieniono sygnalizację: radjową i świetlną. Przetasowywano prawa wysokości. Zatruwano rzeki, jeziora i morskie wybrzeża. Wystarczył jeden rzut oka, by sprawdzić, że świat stoi w przededniu straszliwej katastrofy.

— Genewa — zawołano.

Spojrzał w dół.

Oto właśnie na dachu wspaniałego hotelu Imperial odbywało się zebranie. Uśmiechnięci dyplomaci państw traktowali się biszkoptami. Minister Gutman podawał cukier Kożebuskovi, a Niedojedoff potrącał przyjacielsko kieliszek Pstrońskiego.

Zgromadzeni dokoła Szwajcarzy, prasa i liczni goście wołali:

— Niech żyje pokój wieczny!

— Porozumieli się? — zapytał Tad gorączkowo.

— Są na drodze do porozumienia — brzmiała odpowiedź.

— Myli się pan — przerwał najbliższy sąsiad.— Uchwalono przerwać konferencję na czas nieograniczony. Wszyscy się śpieszą, lecz właśnie dlatego dyplomaci udają, że mają mnóstwo czasu.

Istotnie, jeden po drugim wytworni panowie opuszczali zebranie.

— Dodatek nadzwyczajny! Mobilizacja powszechna! Zapowiedzi wojny! Ultimatum! — rozległy się krzyki.

Tad odwrócił głowę.

— Straszne — pomyślał.

*

Korzystając z zamieszania szybko wzniósł się ku górze i postanowił czemprędzej wracać. Nie było to łatwe. Nagle nadawcze stacje radjowe Towarzystwa Międzynarodowej Komunikacji przestały funkcjonować. Nie było wiadomo w jakim kierunku i na jakiej wysokości z nieopisaną szybkością lecą stada samolotów. Co chwila groziła śmierć.

Tad przypomniał sobie potworne stalowe pancerniki powietrzne, które były w stanie roztrącić i rozbić bez najmniejszego dla siebie uszkodzenia tysiące turystycznych helikopterów. Nagle zatęsknił do tych czasów sielankowych, kiedy ludzie jeździli pośpiesznymi pociągami i samochodami, wlokąc się dziesiątki godzin do celu podróży.

Potem przyszła reakcja.

— Jak wygląda ten świat wojny? — pomyślał.

Na szczęście posiadał maskę i zapas tlenu.

Szybko wzbił się na wysokość 11.000 metrów i zatoczył krąg na Europą.

Dziwna rzecz. Oto nagle od ziemi poczęły płynąć chmury ku słońcu. Z kominów fabryk rozrzuconych symetrycznie sączyły się dymy, które powiew wiatru rozwlekał nad całym krajem. Znikały pola, wsie, miasta, rzeki i góry. Niepodobieństwem było określić granice.

— Zasłony — pomyślał. — Nic nie zobaczę, trzeba wracać.

Orjentując się busolą, poleciał w stronę Londynu. Rzucił krótkie ostrzeżenie i zaczął szybko lądować, gdyż zapas tlenu był na wyczerpaniu.

— Ostrożnie — wrzeszczał ktoś na wysokości trzydziestu metrów.

Odruchowo zatrzymał maszynę.

Była to ostatnia chwila, gdyż aparat jego dotknął jakieś twardej lśniącej sieci.

— Legitymacje — zawołano.

Tad, który po przelocie w słonecznej przestrzeni zanurzył się znowu w gęstą mgłę, tym razem sztuczną, z trudem zorjentował się w kierunku. Pomału kierując aparatem według wskazówek, znalazł się wreszcie obok wieży, gdzie dyżurujący w gazowej masce żołnierz sprawdził jego tożsamość. Wówczas dopiero pozwolono mu przejść popod sieć giętką i mocną, którą rozpięto nad całem miastem.

— Genjalny wynalazek — zawołał.

— Niestety, znają go wszyscy — brzmiała odpowiedź.

Udał się do redakcji i tutaj dopiero stwierdził rozmiar nieszczęścia, które dotknęło świat. Depesze z wszystkich stolic świata donosiły, że kula ziemska pokryła się zasłoną z dymów. Cała ludność i wszystkie stworzenia poubierano w gazowe maski. Obawiając się, by niektóre gatunki nie zginęły, oddawna pochowano je w specjalnie zbudowanych w tym celu zwierzyńcach.

Przygnębienie było ogólne.

Jakikolwiek atak którejkolwiek ze stron wojujących był niemożliwy, gdyż zawczasu pomyślano o obronie. Ludzkość nie cierpiała z powodu napaści wrogów, lecz z powodu genjalnych środków bezpieczeństwa.

*

Po dwuch dniach tego stanu codzienne wiadomości radjofoniczne przyniosły nową wiadomość: Oto polski instytut rolniczy udowodnił, że rośliny mogą wytrzymać tylko trzy dni pod sztuczną zasłoną. Potem giną.

Głód zajrzał w oczy ludzkości.

Holandja wystąpiła z wnioskiem zwołania konferencji. Tymczasem ogłoszono zawieszenie broni, a właściwie przerwanie obrony. Tym razem szczęście sprzyjało społeczeństwom świata, gdyż gwałtowne burze rozpędziły chmury dymów, wałęsające się nad ziemią.

Ludzie zrzucali maski, z niedowierzaniem spoglądali ku słońcu, aby potem wybuchnąć szałem dziecinnej radości. Zwierzęta, które nie rozumiały, co się stało, odżyły po nieoczekiwanie długiej nocy. Z rykiem, kwikiem i chrząkaniem powitały holenderską inicjatywę.

O wojnie nie było mowy.

Nie było mowy ani o zwycięzcach, ani o zwyciężonych.

Przez wzgląd na długoletnią pracę i zasługi dyplomatów pozwolono im zebrać się w Genewie i tym razem anioł z Locarno zjawił się na seansie.

Było to w roku 1957.

*

Tad zwyciężył na konkursie dziennikarskiego opisu tych wydarzeń i dlatego nazwisko jego łączymy z tą historją.



J A N U S Z   W I L A T O W S K I

W GWIAZDACH

Rozdzierać bystrym lotem powietrzne bezmiary,
orlim wzrokiem rozrzucać błyskawice mocy,
siłą woli zdobywać nieznane bezmiary,
i pędzić niezwalczony w rozgwieżdżonej nocy.

Smugami świateł drżących swego reflektoru
obwieszczać się nad ciszą zamarłą przestrzeni,
a później, po podróży, któregoś wieczoru
wspominać cudny obraz, co się w oczach mienił.

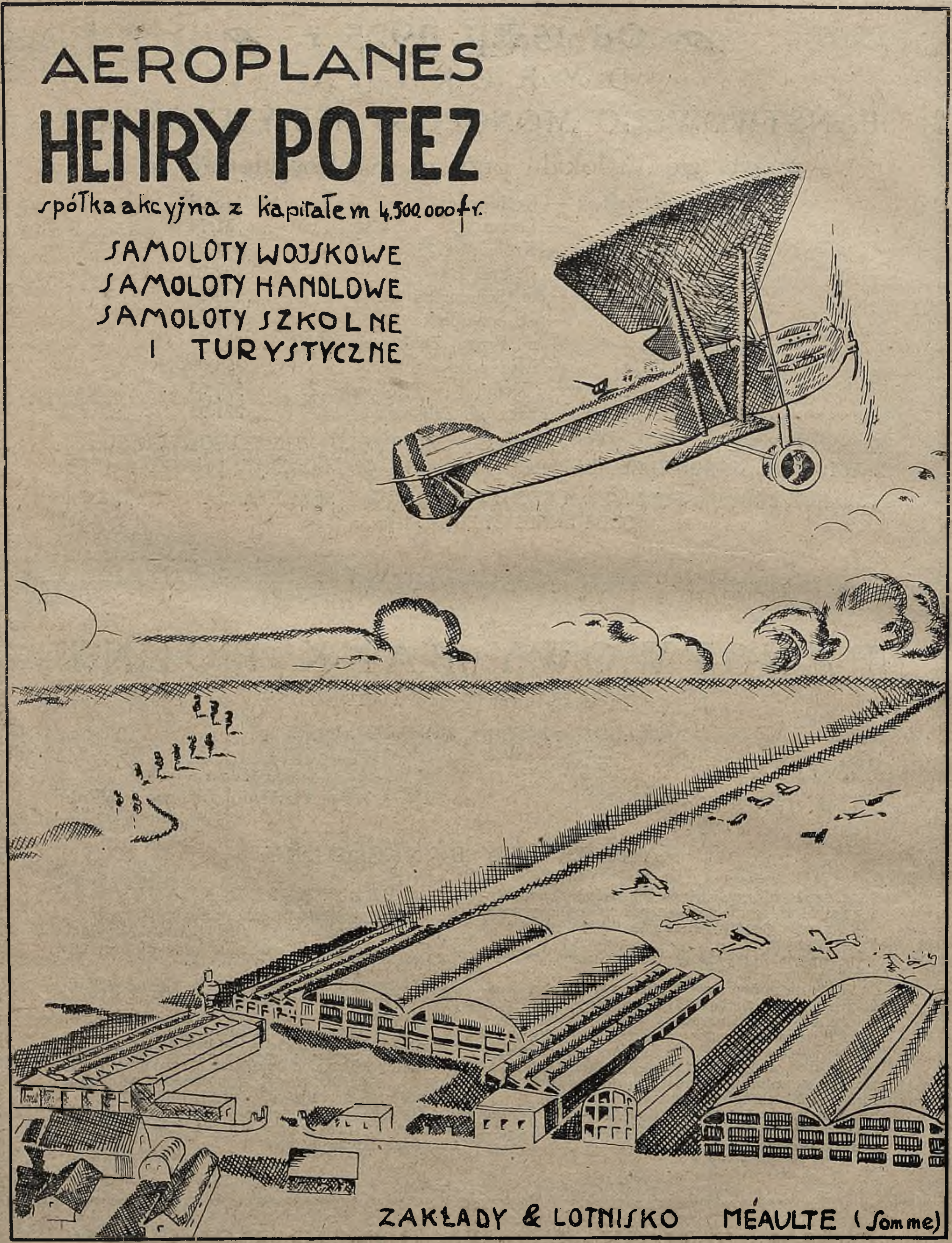
Albo wiosną, na polu, pośród kwiatów maku,
kiedy usta się splotą w złudnym rytmie szału,
nagle, nagle... zamarzyć o gwiaździstym szlaku,
kędy się szczęście własne na skrzydłach swych miało.

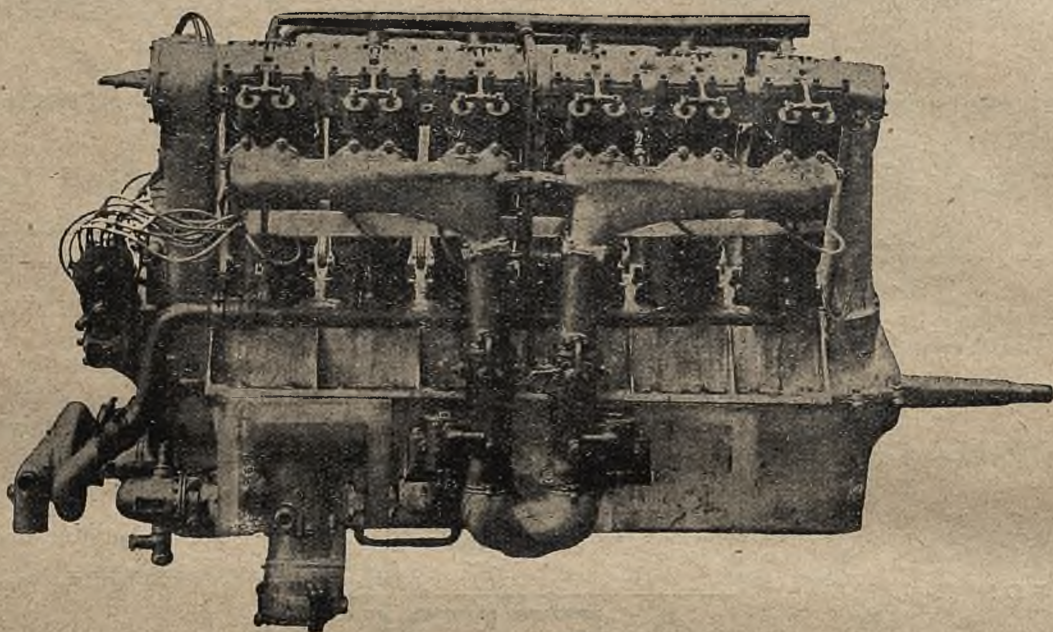
I zatęsknić do nowej gwiaździstej wyprawy
dalekiej, nad morzami, nad nieznane ziemie
w gwiazdach złotych, uśpionych, gdzie korony sławy
w słońcach wielkich, nieznanych, gdzie moc boska drzemie.

Okładkę przedstawiającą zrzucanie meldunku z samolotu wykonał Kamil Mackiewicz.
Winiety i tytuły — rys. p. E. Głowackiego. „Kronika Międzynarodowa" i „Technika" — rys. p. Stef. Osieckiego

Redaktor odpowiedzialny: *Józef Relidzyński*. Wydawca: *Liga Obrony Powietrznej Państwa.*

Drukarnia Rolnicza, Warszawa, Złota 24.


AEROPLANES
HENRY POTEZ
spółka akcyjna z kapitałem 4.500.000 fr.
SAMOLOTY WOJSKOWE
SAMOLOTY HANDLOWE
SAMOLOTY SZKOLNE
I TURYSTYCZNE
ZAKŁADY & LOTNISKO MÉAULTE (Somme)



Biuletyn Ligi Obrony Powietrznej Państwa

Nr. 16

CO ZROBIŁA I ROBI LIGA OBRONY POWIETRZNEJ PAŃSTWA.

Rok ubiegły zostanie zapisany w dziejach naszej organizacji, jako rok ostatecznego skonsolidowania się na wewnątrz i poważnych poczynań na zewnątrz.

W roku tym sieć naszej organizacji pokryła ostatecznie całą Polskę; niema dziś miasta wojewódzkiego czy powiatowego, gdzieby nie było naszego odpowiedniego Komitetu. Posiadamy nadto Komitet Stołeczny w Warszawie, oraz miejski w Poznaniu.

Praca nasza nie ogranicza się jedynie do ram Rzeczypospolitej, myślimy także o większych skupieniach Polaków zagranicą. W ub. roku powstał nasz Komitet autonomiczny w Paryżu p. f. „Towarzystwo Lotnik Polski we Francji", dzięki któremu nawiązaliśmy kontakt z francuskim przemysłem lotniczym i jesteśmy w możności udzielania praktyk lotniczych w fabrykach francuskich naszym inżynierom. Obecnie jest w trakcie organizacji Komitet L. O. P. P. w Wiedniu.

Około pół miljona członków rzeczywistych Ligi oraz wspomniana sieć Komitetów L. O. P. P. jest miarą rozwoju naszej organizacji.

Tyle co dotyczy wewnętrznej organizacji Ligi. Jeżeli chodzi teraz o naszą pracę nazewnątrz, to musimy przedewszystkiem wspomnieć o wielkim wysiłku propagandowym, którego widomym znakiem jest wydanych: około 550.000 odezw i druków, 400.000 broszur i książek, 400.000 plakatów, 500.000 odznak, półtora miljona znaczków różnego rodzaju, — wygłoszonych ponad 1000 odczytów i wykonanych przeszło 100 lotów propagandowych.

W związku z działalnością propagandową pozostaje nasza działalność wydawnicza. Wydaliśmy szereg wartościowych książek z dziedziny lotniczej, które dotarły do najdalszych zakątków naszego kraju, pogłębiając w społeczeństwie wiedzę lotniczą i szerząc w niem zamiłowanie do lotnictwa. Za doskonałą książkę pułkownika Abżołtowskiego „Lotnictwo w wojnie współczesnej" otrzymaliśmy gorące podziękowanie od PP. Ministra Spraw Wojskowych i Szefa Sztabu Generalnego; książka p. Garczyńskiego p. t. „O władzę nad błękitami" spotkała się z nader życzliwem przyjęciem ze strony Ministerstwa Oświaty i znalazła szeroki oddźwięk w prasie; książka inż. Mokrzyckiego „Teorja i budowa samolotów" oraz pilota Woyny „Modelarstwo lotnicze", każda w swoim zakresie, wypełniają dotkliwe luki w naszej fachowej literaturze lotniczej i t. d.

Niezależnie od naszego organu „Lot Polski", który, zarówno dzięki swojej wytwornej szacie jak i doborowej treści, cieszy się dużą poczytnością i popularnością, wydajemy „Przegląd Lotniczy" dla inżynierów i techników, „Młodego Lotnika" dla młodzieży, „Samolot" dla ludu wiejskiego i sporadyczne wydawnictwa lokalne.

Jak wiadomo, piętą Achillesową naszego lotnictwa jest brak fachowo wyszkolonych pilotów i mechaników. W kierunku zapobiegnięcia temu brakowi, są skierowane wszystkie wysiłki Ligi. W tym celu założyliśmy i sfinansowaliśmy kosztem 325.000 zł. pierwszą cywilną szkołę pilotów w Poznaniu, która wkrótce już wypuści pierwszą partję, około 50 wyszkolonych pilotów. Koszta drugiego kursu w roku bieżącym wyniosą 420.000 zł. Niezależnie od tego Komitet Wojewódzki w Warszawie subsydjuje tutejszą szkołę pilotów Warszawskiego Towarzystwa Lotniczego. W Bydgoszczy otwieramy kosztem 100.000 zł. cywilną szkołę mechaników lotniczych. Pierwszy kurs obliczony na 70 uczni, rozpocznie się 16 kwietnia b. r. W stadjum organizacji znajdują się podobne szkoły w Grudziądzu i Sosnowcu. Kształcimy 5 inżynierów zagranicą, a 35 inżynierom udzieliliśmy praktyki w fabrykach francuskich. Nadto prowadzimy wykłady lotnicze na Uniwersytecie w Poznaniu i przy Państw. szkole przemysł. w Krakowie.

Celem budzenia zamiłowania do lotnictwa w szerokich kołach, zorganizowaliśmy szereg kursów modelnictwa.

W ścisłem porozumieniu z M. S. Wojsk. i Ministerstwem Kolei, pracujemy nad rozbudową sieci lotnisk w Polsce. W ubiegłym roku zbudowaliśmy lotnisko w Łodzi, wielkości 75 morgów, z hangarem i budynkiem administracyjnym i z własną szosą do miasta, kosztem 190.000 zł.; budujemy drugie lotnisko w Katowicach. W projekcie budowa 9 lotnisk i urządzenie 44 terenów do lądowania, na co w roku bieżącym preliminujemy 1.000.000 złotych.

W Warszawie wybudowaliśmy własny hangar. Posiadamy eskadrę propagandową złożoną z 12 apa-

ratów. Plan lotów propagandowych w roku bieżącym zawiera zwiedzenie 250 miejscowości (godzin lotu 500); koszt ich wyniesie 120.000 zł.

Doceniając w pełni doniosłość lotów szybowych, które zagranicą święcą takie triumfy, podczas gdy my na tem polu pozostajemy całkiem w tyle, niezależnie od sfinansowania zeszłorocznego konkursu w Gdyni, pracujemy nad stworzeniem górskiego szybowiska dla lotów bez silnika. W tym celu zorganizowaliśmy w końcu ubiegłego roku wyprawę do Dukli dla zbadania tamtejszego terenu, pod kierownictwem znanego pilota p. Karpińskiego. Rezultaty wyprawy są obecnie opracowywane.

Na zakończenie z prawdziwą dumą i w radosnem poczuciu spełnionego obowiązku, wspominamy o głównem dziele Ligi, dziele monumentalnem, które stworzy podwalinę dla narodowego polskiego lotnictwa. Dziełem tem jest wybudowany przez Ligę w Warszawie, kosztem z górą pół miljona złotych i ofiarowany Państwu, gmach Instytutu Aerodynamicznego przy Politechnice Warszawskiej. Budowa, prowadzona pod osobistem kierownictwem znakomitego naszego uczonego, członka Zarządu Głównego L. O. P. P. profesora Witoszyńskiego, jest już na ukończeniu i pod dachem i zapewne w ciągu najbliższych kilku miesięcy otworzy szeroko podwoje polskiej wiedzy i technice lotniczej, oddając im do rozporządzenia wszystkie najnowsze urządzenia i ulepszenia jakiemi nie może się poszczycić żaden Instytut Aerodynamiczny w Europie.

Praca Ligi cieszy się żywem uznaniem i po za granicami naszego Państwa. Nie mówiąc już o prasie francuskiej, która w całym szeregu artykułów w „L'aero-sports", „Les ailes" i t. d. w wyrazach wprost entuzjastycznych omawia działalność Ligi, stawiając ją jako wzór francuskiej Lidze Aeronautycznej, — prasa amerykańską, czeska, włoska i t. d. poświęcają wiele miejsca naszej organizacji. W prasie włoskiej ukazał się ostatnio wywiad z prezesem L. O. P. P., p. ministrem Osieckim.

Szef czeskiego lotnictwa wojskowego, generał Czeczek, który w październiku ub. roku bawił w Warszawie na czele eskadry czeskosłowackiej, złożył na wyjezdnem następujące oświadczenie:

„Proszę w mojem imieniu złożyć kierownictwu Ligi Obrony Powietrznej Państwa szczere wyrazy uznania dla Jej dotychczasowej owocnej działalności, z jednoczesnem życzeniem dalszej pomyślnej pracy ku chwale lotnictwa polskiego. Proszę powiedzieć i to również, że my, Czesi, winniśmy Wam zazdrościć takiej organizacji".

Natomiast Niemcy i Rosja sowiecka czynią wszystko, aby działalność Ligi przedstawić w ujemnem świetle.

Rezultaty naszej działalności, zgrupowanie się dużego odłamu społeczeństwa polskiego pod sztandarem L. O. P. P., potężna podpora, jaką w Lidze znajduje nasze lotnictwo wojskowe, — wszystko to jest oczywiście obu tym państwom solą w oku, symptomem, który je poważnie gniewa i niepokoi.

Dla społeczeństwa polskiego jest to i powinien być jeden dowód więcej, jak bardzo Liga jest potrzebną i że działalność nasza idzie po właściwej drodze.

SPRAWA ZARZUTÓW PRZECIWKO LIDZE.

W ubiegłym roku były urzędnik biura Zarządu Gł. L. O. P. P., p. Piotr Lortsch wystąpił z pewnemi zarzutami, dotyczącemi działalności Ligi. Rezultatem tego wystąpienia był wybór Komisji, wyłonionej przez Zarząd Główny, i składającej się z pp.: prof. Czesława Witoszyńskiego, dyr. Wacława Ostrowskiego, dr. K. Vacqueret'a i Bronisława Barylskiego. Komisja ta uchwaliła szereg wniosków, zaaprobowanych przez Zarząd.

Niezależnie od powyższego, zarzuty te w identycznej formie zostały poruszone przez pp. Lortcha i Ulasa, również byłego urzędnika Ligi. Zgłosili się oni do Rady Nadzorczej Ligi, którą Zarząd Główny ze swej strony prosił o zajęcie się tą sprawą.

Rada Nadzorcza wyłoniła ze swojej strony Komisję, w której skład weszli pp.: sen. Popowski, St. Śliwiński i E. Waydel.

Komisja ta po ukończeniu swych prac wydała obszerny komunikat i przedłożyła go Radzie.

OPINJA GŁÓWNEJ RADY NADZORCZEJ.

Rada Główna Nadzorcza przyjęła do zatwierdzającej wiadomości sprawozdanie Komisji i uchwaliła następujący wniosek:

„Główna Rada Nadzorcza, mając zaufanie do obecnego Zarządu Głównego i stwierdzając zgodnie z orzeczeniami Komisji należyte prowadzenie rachunkowości i kasy Zarządu Głównego, daje wyraz przekonaniu, iż skonstatowane przez Komisję niedomagania natury organizacyjnej, jak również wykroczenia poszczególnych osób zostaną usunięte w jaknajkrótszym czasie".

ZEBRANIE PRASOWE.

Zarząd Główny, wychodząc z założenia, że obowiązkiem naszym jest informowanie prasy oraz stojąc na stanowisku, że jako instytucja społeczna nie mamy przed społeczeństwem żadnych tajemnic, zwołał w dniu 2 marca b. r. zebranie z udziałem przedstawicieli prasy stołecznej, któremu przewodniczył wiceprezes Ligi, b. premjer, prof. Antoni Ponikowski.

W zagajeniu swojem p. przewodniczący powiedział m. in.:

„Fundamentem, na którym wznosi się gmach Ligi, siłą, która dała nam możność urzeczywistnienia szeroko zakreślonego programu, który w wielu wypadkach jest zasadniczym dla rozwoju polskiego lotnictwa — jest zaufanie społeczeństwa. W celu utrzymania go głośno i wyraźnie mówimy o wszelkich wykroczeniach i przeoczeniach organizacyjnych, którym energicznie zapobiegamy.

Udzielając prasie polskiej informacyj, świadczących o jawności wszelkich naszych prac i poczynań wierzymy, że jak dotąd możemy liczyć na wielką i ofiarną pomoc w dziele budowy silnego polskiego lotnictwa, stojącego na straży niepodległości i potęgi Rzeczypospolitej".

Po odczytaniu sprawozdania z działalności Ligi, które dajemy na wstępie, p. przewodniczący odczytał sprawozdanie Komisji Gł. Rady Nadzorczej. Następnie wywiązała się wyczerpująca dyskusja, podczas której p. przewodniczący oraz pp. prof. Witoszyński, dyr. Ostrowski, dyr. Barylski i mjr. Pietra-

szek z ramienia Zarządu Głównego udzielali przedstawicielom prasy szczegółowych informacyj.

Zebranie, które stało na wysokim poziomie i które znamionowała szczera troska o dobro Ligi, doprowadziło do kompletnego wyjaśnienia stawianych Lidze zarzutów i zakończyło się w atmosferze wzajemnej harmonji i zrozumienia.

GŁOSY PRASY STOŁECZNEJ.

Prasa stołeczna, której wysoki poziom ideowy i prawdziwe wyrobienie obywatelskie z przyjemnością na tem miejscu podkreślamy, poświęciła naszemu zebraniu szereg artykułów, z których ważniejsze podajemy w streszczeniu:

KURJER WARSZAWSKI:

„Wczoraj na Zamku, w sali polskiego Klubu literackiego, dziennikarze warszawscy, zaproszeni przez zarząd główny Ligi Obrony Powietrznej Państwa, zostali szczegółowo poinformowani zarówno o pracach Ligi, jak i o tych szczegółach jej wewnętrznego życia, które w czasach ostatnich wzbudziły komentarze w prasie, oraz pozwoliły czynnikom destrukcyjnym wzbudzać wśród społeczeństwa pewną nieufność do działalności tej potężnej, pożytecznej, społecznej organizacji.

Punktem kulminacyjnym konferencji prasowej była sprawa zarzutów, w swoim czasie poczynionych niektórym osobom z zarządu głównego i biura L. O. P. P., zarzutów, co do których wypowiedziała się obecnie główna rada nadzorcza L. O. P. P., złożona z pp.: sen. Popowskiego, St. Śliwińskiego i E. Waydla.

Buchalterja i księgowanie Ligi odbywa się bez zarzutu. Również kasowość. Protokóły zarządu prowadzone są prawidłowo. Komisja rewizyjna działa sprawnie.

Z dalszych informacji, udzielonych przez członków zarządu głównego notujemy następujące ważniejsze dane:

Ppłk. January Grzędziński przestał być członkiem zarządu i sekretarzem jeneralnym Ligi.

Będący pod zarzutem uchybień i nadużyć podczas „Tygodnia Lotniczego". p. Wacław Majewski, jest pod śledztwem sądowem, które wykaże stopień jego winy, względnie jej brak.

Stwierdzono istnienie wzmożonej propagandy antypaństwowej, która wykorzystuje powyżej wymienione i już naprawione braki w wielkiej i trudnej do prowadzenia maszynerji wewnętrznej Ligi, w celach zdyskredytowania tej z trudem stworzonej samoobrończej organizacji narodu.

Zaznaczano też na zebraniu konieczność przeciwdziałania tej agitacji, której nie chodzi bynajmniej o usunięcie braków lub o wzmożenie zaufania i znaczenia Ligi, lecz wręcz przeciwnie — o rozsiewanie kłamliwych, alarmujących społeczeństwo pogłosek i wiadomości.

Społeczeństwo nie powinno dawać posłuchu tym, którzy świadomie pracują dla zniszczenia wiary w rozwój i celowość jedynej, tak szybko rozwiniętej i popularnej instytucji, jaką jest Liga.

Po sprawozdaniu zarządu rozwinęła się dyskusja, w której wzięli udział niemal wszyscy obecni przedstawiciele prasy. Wyrażono w toku dyskusji radość, że Liga Obrony Powietrznej uporała się już z niedomaganiami organizacyjnemi i że sprężyście wkracza w coraz szersze dziedziny pracy dla rozwoju rodzimego lotnictwa.

Osiągnięte dotychczas rezultaty są olbrzymie: gotowy już niemal instytut aerodynamiczny, liczne kursa i szkoły pilotów i mechaników, stworzenie szeregu lotnisk i eskadry propagandowej, popularyzacja wiedzy lotniczej, wielka propaganda odczytowa i t. d., i t. d. — oto dowody tej działalności, pożytecznej nad wszelki wyraz.

Prace i sukcesy naszej Ligi są przedmiotem podziwu fachowców-lotników i przedstawicieli rządów: francuskiego, czeskosłowackiego i włoskiego.

Natomiast Niemcy i Rosja sowiecka czynią wszystko, aby działalność Ligi przedstawić w ujemnem świetle.

Jest to wymowne — nieprawdaż? Z powodu kilku osób nieodpowiedzialnych, które bądź ze złej woli, bądź wskutek niedołęstwa czy nietaktowności naraziły Ligę na niewielkie stosunkowo straty — i co gorsza — na generalizującą obmowę — nie wolno zapominać o kardynalnym obowiązku każdego prawego obywatela-polaka: wspomagania materjalnego Ligi i brania czynnego udziału w jej pracach.

Będzie to rękojmią najlepszą dalszego rozwoju L. O. P. P."

WARSZAWIANKA:

„Wczoraj w lokalu Polskiego Klubu Literackiego na Zamku odbyła się konferencja pod przewodnictwem p. prof. Antoniego Ponikowskiego, mająca na celu zaznajomienie przedstawicieli pism z aktualnemi sprawami, dotyczącemi L. O. P. P.

Z odczytanego na zebraniu sprawozdania o pracach już dokonanych przez Ligę i o będących obecnie w toku wynika niezbicie, że działalność tej instytucji oddała, oddaje i może w przyszłości oddać nieobliczalne wprost korzyści Państwu.

Na tle tej olbrzymiej, nietylko pożytecznej, ale wprost koniecznej dla Państwa pracy, w której jak nigdy zespolił się wysiłek całego społeczeństwa, zaczęły przed kilku miesiącami pojawiać się niepokojące pogłoski o nadużyciach. Wieści te podawane z ust do ust, zaczęły się pojawiać tu i ówdzie w pismach, i przybierały formę, która mogła podciąć pracę tej koniecznej instytucji.

W związku z zarzutami stawianymi poszczególnym pracownikom w L. O. P. P. Główna Rada Nadzorcza jeszcze dnia 17 grudnia r. z. wyznaczyła specjalną komisję, która bardzo starannie zrewidowała działalność organów wykonawczych. Komisja stwierdziła błędy i uchybienia w nabyciu wydawnictw propagandowych od p. Grzędzińskiego, z którym zresztą obrachunki nie są jeszcze ukończone, i w pewnych wypadkach nieuzasadnioną samodzielność p. Grzędzińskiego, bez porozumienia się z Zarządem Głównym, zbyteczne zamówienia, za które jednak finansowo będzie on sam odpowiedzialny. Zaznaczyć przytem należy, że p. Grzędziński nie jest członkiem Zarządu Głównego, a pełni jedynie tymczasowo funkcję redaktora „Lotu Polskiego".

Sprawę p. Majewskiego wyjaśni przebieg dochodzenia sędziego śledczego.

Błędy i uchybienia nie były wynikiem niezaradności czy lekkomyślności władz Ligi, a zostały spowodowane niedostatecznem wyrobieniem organizacyjnem młodej instytucji.

Wszyscy dowiedzieli się, często w przesadnej formie, o popełnionych błędach, nikt albo bardzo niewielu wie o tych niepowodzeniach i złośliwych próbach, od których Zarząd Ligi dzięki swej rozwadze i czujności zdołał ustrzedz instytucję. Operując wielkiemi kapitałami potrafił uchronić je od zaprzepaszczenia i przeznaczyć na właściwe cele.

Podkreślić jeszcze należy z całym naciskiem, że ogromna działalność Ligi jest solą w oku naszych wrogów, którzy wszelkiemi sposobami starają się jej przeszkodzić, a nawet zniszczyć. Wodą na ich młyn jest rozpowszechnianie przesadzanych plotek, w którem sami zresztą biorą wybitny udział".

GAZETA WARSZAWSKA PORANNA:

„Jak już nadmienialiśmy pokrótce, pod przewodnictwem prof. A. Ponikowskiego, w pol. klubie Literackim na Zamku— odbyła się konferencja prasowa, zwołana przez Zarząd główny Ligi Obrony Powietrznej Państwa. Konferencja dotyczyła przedewszystkiem dotychczasowej działalności Ligi oraz zarzutów stawianych przez pewne osoby z pośród dawnych władz tej instytucji.

Wyniki działalności instytucji za rok ubiegły są nader dodatnie. Sieć organizacji Ligi pokryła ostatecznie całą Polskę, a nawet zagranicą utworzono komitet autonomiczny w Paryżu. Liga założyła i sfinansowała kosztem 325 tys. zł. pierwszą cywilną szkołę pilotów w Poznaniu, która niebawem wypuści pierwszą partję absolwentów w liczbie około 50. Nadto komitet wojewódzki w Warszawie subsydjuje tutejszą szkołę pilotów warsz. Tow. lotniczego. W Bydgoszczy kosztem Ligi zakłada się cywilną szkołę mechaników. Utworzono szereg kursów modelarstwa. Zbudowano szereg lotnisk, jak np. w Łodzi i Katowicach. Nadto projektowane jest wybudowanie 44 terenów do lądowania. W Warszawie zbudowano własny hangar, utrzymując 12 samolotów propagandowych. Na ukończeniu jest Instytut aerodynamiczny, pierwszy w Europie pod względem urządzeń technicznych.

Co do zarzutów stawianych Lidze, to, jak poinformowano nas na mocy orzeczenia Gł. Rady Nadzorczej L. O. P. P. — 1) sprawa ppłk. Grzędzińskiego w związku z nabyciem od niego „Lotu Polskiego" nie jest jeszcze ukończona i dokonany

zostanie obrachunek, 2) suma 5 tys. zł., z kórych nie wyliczył się pewien współpracownik zostanie wyegzekwowana sądownie, 3) umowy co do Rocznika i Almanachu, jako zawarte bez zachowania form prawnych, będą zlikwidowane, 4) zarzuty co do dyr. biura p. T. Garczyńskiego, należy uznać za nieuzasadnione, 5) Rada orzekła, że na przyszłość wszelkie wydawnictwa „winny być poddawane ocenie fachowców", 6) Rada orzekła, iż w sprawach zakupów sprzętu lotniczego należy ściśle stosować się do wymagań statutu i zakupy takie robić tylko w kraju.

Z wyjaśnień udzielanych przez p. prof. A. Ponikowskiego w związku z wyżej przytoczonemi uchwałami Rady Nadzorczej wynika, że popularna w kraju Liga Obrony Powietrznej Państwa zmierza zdecydowanie do uzdrowienia stosunków wewnętrznych, czemu też gorąco przyklasnąć należy".

NOWY KURJER POLSKI:

„Dnia 2 b. m., jak donosiliśmy w n-rze wczorajszym, w lokalu klubu literackiego na Zamku odbyła się z inicjatywy zarządu głównego Ligi Obrony Powietrznej Państwa konferencja prasowa, poświęcona omówieniu działalności L. O. P. P. Konferencji przewodniczył b. prezes rady ministrów prof. Antoni Ponikowski, wiceprezes zarządu głównego Ligi Obrony Powietrznej Państwa. W dyskusji zabierali głos m. in. członkowie zarządu głównego Ligi pp. Barylski, prof. Witoszyński, Ostrowski i mjr. Pietraszek oraz przedstawiciele prasy. W związku z zarzutami, podnoszonemi w prasie przeciwko niektórym sprawom, dotyczącym L. O. P. P., odczytano komunikat głównej rady nadzorczej L. O. P. P.

W dyskusji, jaka się wywiązała po odczytaniu komunikatu, usunięte zostały wątpliwości, jakie mogły jeszcze pozostać co do wartości i celowości przedsiębranych przez zarząd kroków, zmierzających do zlikwidowania usterek.

Dziś już stwiedzić możemy z całą pewnością, że zarząd Ligi wykazał dużo dobrej woli i inicjatywy, mającej na celu usunięcie tych wszystkich usterek i niedomagań, które miały ostatnio miejsce".

KURJER PORANNY:

„Wczoraj wieczorem w lokalu klubu literackiego na Zamku odbyła się konferencja prasowa, zorganizowana przez zarząd główny Ligi Obrony Powietrznej Państwa.

Reprezentanci zarządu stwierdzili na wstępie, iż zasadniczym celem konferencji jest wyjaśnienie spraw L. O. P. P., krytycznie poruszanych ostatnio przez prasę. Po odczytaniu sprawozdania z działalności Ligi — odczytano następnie komunikat głównej rady nadzorczej L. O. P. P. w sprawie zarzutów, z któremi wystąpili pp. Lortsch i Ulass. Zarzuty te były zresztą postawione już w prasie.

Wywiązała się następnie żywa dyskusja, w czasie której zgromadzeni przedstawiciele prasy mieli możność stwierdzenia ze strony zarządu dobrej woli i chęci naprawienia tych usterek. Oby sanacja dała jaknajrychlejsze i jaknajpomyślniejsze wyniki — a wówczas będziemy mogli z zadowoleniem podkreślić, iż zło dla L. O. P. P. już minęło".

ECHO WARSZAWSKIE:

„W tych dniach Rada Nadzorcza Ligi Obrony Powietrznej Państwa zaprosiła przedstawicieli prasy stołecznej, w celu wyjaśnienia niektórych zarzutów, stawianych L. O. P. P.

Przewodniczył na konferencji tej b. premjer, p. A. Ponikowski, który zakomunikował zebranym, że, wobec zgłoszenia przez b. urzędników Ligi pewnych zarzutów, dotyczących działalności L. O. P. P., została wybrana specjalna komisja, składająca się z prof. C. Witoszyńskiego, dyr. W. Ostrowskiego, dr. K. Vacqueret'a i B. Barylskiego, która rozpatrzyła wszystkie te zarzuty wspólnie z komisją, delegowaną przez Główną Radę Nadzorczą.

Komisja przedstawiła wyniki swych prac Radzie Nadzorczej, która stwierdziła, że:

Liga Obrony Powietrznej Państwa kupiła od pułk. Grzędzińskiego wydawnictwo „Lot Polski" za sumę 16.000 zł. na mocy uchwały zarządu głównego. Wydawnictwo to, jako propagandowe, było deficytowe, ostateczne obrachunki zostaną jeszcze przeprowadzone. Awanse, które otrzymał p. Bylczyński, będą egzekwowane sądownie i komisja nie znalazła w tych sprawach winy Zarządu.

Wydawnictwo „O władzę nad błękitami" zostało wydane w 15 tys. egzemplarzy i wypłacone honorarjum autorskie zostało uznane za ostateczne.

W sprawie nabycia samolotów przez pułk. Grzędzińskiego w Paryżu bez uchwały Zarządu Głównego, komisja postanowiła, że za powyższą tranzakcję podpułk. Grzędziński powinien sam ponieść odpowiedzialność.

Po rozpatrzeniu innych zarzutów stwierdzono, że były one bezpodstawne. Buchalterja jest prowadzona „a jour", a budowa hangarów w Łodzi była załatwiona przez miejscowy Komitet Wojewódzki.

Sprawa nadużyć p. Majewskiego została już załatwiona przez komitet wojewódzki w Warszawie. P. Majewski odpowiadać będzie przed sądem.

Pozatem były omawiane sprawy ogólnej reorganizacji Ligi Obrony Powietrznej Państwa.

Na zakończenie Rada odwołała się do prasy, prosząc ją o udzielenie dalszego poparcia pracy Ligi Obrony Powietrznej Państwa, która, posiadając około pół miljona członków rzeczywistych, oraz organizację komitetów prowincjonalnych, w całej Rzeczypospolitej musi rozwijać nadal swoją działalność, w celu budowy silnego polskiego lotnictwa, stojącego na straży niepodległości i potęgi Rzeczypospolitej.

Cała konferencja utrzymana była na bardzo wysokim poziomie.

Z rzeczowych wyjaśnień p. Ponikowskiego dowiedzieliśmy się, że pewne niedokładności zostały już usunięte, i że instytucja ta społeczna będzie się dalej pomyślnie rozwijała".

UNJA:

„Zamieściliśmy niedawno artykuł, domagający się wzmocnionej kontroli nad instytucjami, które żyją z funduszów, gromadzonych z ofiar publicznych. Krytyka i kontrola są koniecznymi tam, gdzie ma istnieć zaufanie. Niemniej wszakże bronić musimy tychże samych instytucyj tam, gdzie im grozi niebezpieczeństwo. W tej sprawie zamieszczamy poniżej artykuł.

Opinja publiczna jest zaniepokojona ostatnimi wypadkami, jakie zdarzyły się na terenie Ligi Obrony Powietrznej.

Ale przykry skądinąd fakt, mianowicie defraudacja popełniona przez jednego z urzędników, nie może odbić się ujemnie na organizacji tej ważnej dla Polski placówki. Inne sprawy, które spotkały się z krytyką pewnych czynników, nie są również tak ważne i zostały, jak zwykle, wyolbrzymione. okazało się bowiem, iż główna Rada Nadzorcza L. O. P. P. rozpatrywała zarzuty postawione zarzadowi i stwierdziła należyte prowadzenie rachunkowości i kasy Zarządu Głównego, konstatując jedynie niedomagania natury organizacyjnej.

Praca w kierunku reorganizacji działalności L. O. P. P. już się rozpoczęła i mamy nadzieję, iż wyda cenne rezultaty.

Naganka, jaką pewne czynniki prowadzą przeciw L. O. P. P., jest robotą podsycaną przez wrogie nam państwa. Robota ta objęła tereny wojewódzkie, zagraża poważnie instytucji i stwarza symptomy, niepokojące opinję. Należy jaknajszybciej zdemaskować tę robotę podziemną.

Zarząd Ligi może się poszczycić znakomitemi rezultatami swej pracy, jeżeli zaś instytucja poniosła uszczerbek z racji zdefraudowania sumy pieniężnej przez funkcjonarjusza — to trudno, za ten nieuczciwy czyn jednostki winić całą instytucję, która wzięła na siebie poważne zadanie i mimo wszystko spełnia je sumiennie".

KOMITET STOŁECZNY L. O. P. P. O NADUŻYCIACH.

Wobec ujawnienia nadużyć w działalności Komisarjatu II-go „Tygodnia Lotniczego", władze Komitetu Stołecznego Ligi Obrony Powietrznej Państwa stwierdzają co następuje:

1) Komitet Stołeczny w dniu 19.VI 1925 r. zdecydował, że organizację II-go „Tygodnia Lotniczego" powierzyć należy w myśl poprzedniej praktyki jednej tylko osobie godnej zaufania, i posiadającej odpowiednie kwalifikacje, i za taką uznał p. Wacława Majewskiego, jako długoletniego i zasłużonego pracownika, zarówno w Komitecie Stołecznym, jak

i Wojewódzkim, jak i organizatora I-go „Tygodnia Lotniczego".

2) Bezzwłocznie po ukończeniu „Tygodnia" Zarząd Komitetu wyłonił celem stwierdzenia rezultatów pracy Komisarjatu „Tygodnia" specjalną komisję ze swego grona, która w wyniku kilkutygodniowej usilnej pracy stwierdziła, że p. Majewski zawiódł pokładane w nim zaufanie, nadużył swych uprawnień i przez popełnienie czynów bezprawnych naraził fundusze Komitetu na stratę w przybliżeniu 15.000 złotych (suma ta zmniejszy się o ile Komitet zdoła odzyskać niektóre ze swych pretensji).

3) Wobec powyższego Zarząd Komitetu Stołecznego skierował sprawę p. Majewskiego na drogę sądowo-karną i wystąpi przeciwko winnym z powództwem cywilnem.

4) Stratom, które zmniejszyły ostateczny ogólny zysk imprezy, uległy jedynie fundusze II-go „Tygodnia Lotniczego", natomiast fundusze stałe (składki, ofiary etc.) są nienaruszone i zostają przeznaczone na cele właściwe.

Warszawa, 25 lutego 1926 r.

Prezydjum Rady Nadzorczej Komitetu Stołeczn. Ligi Obr. Powietrz. Państwa.

Prezes — Brzeziński Czesław, wiceprezes Rady Miejskiej, wiceprezes — Jankowski Mieczysław, wiceprezydent m. st. Warszawy, sekretarz — Borzęcki Marjan, komendant główny Policji Państwowej.

Zarząd Komitetu Stołecznego Ligi Obrony Powietrznej Państwa:

Prezes — Falkiewicz Franciszek, sędzia Sądu Najwyższego, wiceprezes — Moldenhawer Józef, podprokurator przy Sądzie Najwyższym, wiceprezes — Fuks Ludwik inż., wicedyrektor Tramwajów Miejskich.

ECHA OSZCZERCZEJ KAMPANJI PRZECIW L. O. P. P.

Dn. 4 marca odbyła się w Białowieży rozprawa sądowa przeciwko inspektorowi technicznemu Zarządu Okręgowego lasów państwowych, p. Gadomskiemu. P. Gadomski został oskarżony przez dyrektora Głównego Zarządu L. O. P. P., p. T. Garczyńskiego o rozsiewanie uwłaczających pogłosek w związku z działalnością jego w Lidze.

Po przesłuchaniu świadków z gen. Bułak-Bałachowiczem na czele, sąd wydał wyrok skazujący oskarżonego na 2 miesiące aresztu.

PISMO LIGI MORSKIEJ I RZECZNEJ.

Zarząd Komitetu Warszawskiego Ligi Morskiej i Rzecznej przesłał Zarządowi Głównemu L.O.P.P. następujące pismo:

„Zarząd Komitetu Warszawskiego Ligi Morskiej i Rzecznej przesyła Zarządowi Ligi Obrony Powietrznej Państwa wyrazy współubolewania z powodu strat, na które naraziła go niesumienność jednego z funkcjonarjuszów.

Zarazem Zarząd Ligi Morskiej i Rzecznej z prawdziwem uznaniem podnosi energię ciał kierowniczych Ligi Obrony Powietrznej Państwa, z jaką wystąpiły one wczas przeciw tym nadużyciom".

GŁ. RADA NADZORCZA.

Sekretarjat generalny Głównej Rady Nadzorczej L. O. P. P. po p. drze Karolu Vacqueret, który pełni funkcje sekretarza generalnego Zarządu Głównego, objął p prof. Ignacy Radziszewski, b. rektor Politechniki warszawskiej.

ZARZĄD GŁÓWNY.

Zmiany w redakcji „Lotu Polskiego". Zgodnie z uchwałą Zarządu Głównego L O. P. P. redakcję „Lotu Polskiego" prowadzi dyrektor biura p. T. Garczyński w charakterze redaktora naczelnego.

Redakcję odpowiedzialną objął dotychczasowy sekretarz redakcji, znany literat p. Józef Relidzyński.

Nowa redakcja dążyć będzie do coraz większego udoskonalenia pisma i ma już zapewnioną współpracę szeregu wybitnych literatów, artystów i fachowców.

W sprawie „Rocznika" L. O. P. P. Zarząd główny L. O. P. P. podaje do wiadomości publicznej że akwizycja na zbieranie ogłoszeń i prenumeratę „Rocznika" L. O. P. P. została zakończona.

„Rocznik" już wyszedł z druku i zostanie rozesłany abonentom przez Zarząd Główny za zaliczeniem lub franco.

Zobowiązania z tytułu ogłoszeń należy wpłacać do P. K. O. na r-ek 9461.

Wszelkie inne sposoby inkasa należy traktować jako nadużycie.

Dalszą akcję akwizytorów wstrzymuje się pod grozą skutków prawnych.

Ofiarność Wystawy spożywczo-higjenicznej. Zarząd wystawy spożywczo-higienicznej w Warszawie oddał na rzecz L. O. P. P. bezpłatnie stoisko na rozdawanie druków propagandowych i przyjmowanie zapisów na członków.

Wystawa, której celem jest pokaz produkcji spożywczo-higjenicznej, wyłącznie wytwórczości krajowej i uświadomienie jak najszerszego ogółu o samowystarczalności Polski w tej dziedzinie, odbędzie się pod protektoratem p. ministra Przemysłu i Handlu i pod egidą Polskiego Zjednoczenia Gospodarczego w czasie od dnia 18 kwietnia do 3 maja b. r. w Warszawie na terenie t. zw. „Wielkiej Łobzowianki", i zapowiada się bardzo interesująco.

Zarządowi Wystawy za jego ofiarność na rzecz L. O. P. P. składamy na tem miejscu serdeczne podziękowanie.

Wielka Akademja L. O. P. P. Staraniem Zarządu Głównego odbędzie się w niedzielę 25 kwietnia b. r. o godz. 5-ej po poł na Ratuszu warszawskim wielka Akademja L. O. P. P., która będzie podniosłą manifestacją naszej organizacji.

W Akademji przyrzekł wziąć łaskawie udział Wysoki Protektor Ligi pan Prezydent Rzeczypospolitej Stanisław Wojciechowski.

Zjazd prezesów. W przeddzień Akademji t. j. w sobotę 24 kwietnia odbędzie się Zjazd prezesów Komitetów Woj. L. O. P. P.

KOMITETY WOJEWÓDZKIE.

Białystok. Skład personalny Komitetu pp.: prezes — wojewoda Rembowski; I wiceprezes — Aleksander Wysocki, dyrektor Banku Polskiego; II wiceprezes — pułk. Ostrowski; sekretarz — Wacław

Kossuth, urzędnik województwa; skarbnik — Józef Bialikiewicz, dyrektor Banku Gospodarstwa Krajowego; członkowie pp.: Jakób Bekker, przemysłowiec; Zygm. Gąsiorowski, kurator Okr. Nauk.; Witold Kamieniecki, prezes Kom. Pow. w Białymstoku; A. Lichtensztajn, prezes Związku kupców żydowskich; d-rowa Zofja Ostromęcka; R. Zarzycki, sekr. Kom. Pow. w Grodnie; Wład. Zembrzuski, wiceprezes Kom. Pow. w Bielsku Podl.; ks. pastor Zirkwitz.

Komisja Rewizyjna pp.: Karol Góra, prezes Izby Skarbowej; Bolesław Szymański, prezydent m. Białegostoku; Edward Stępniewski, prezes Kom. Pow. w Grodnie.

Działalność Komitetu w r. ub., jako faktycznie pierwszym roku istnienia, szła głównie w kierunku propagandy i organizacji.

„Tydzień Lotniczy" na terenie W-twa dał naogół rezultaty zadowalające tak pod względem propagandy, jak i wyników finansowych. Już to, że nietylko w miasteczkach, ale i w wielu wioskach utworzono Koła Ligi, świadczy o dużej popularności organizacji.

Wynik pieniężny „Tygodnia" wyraża się ogólną sumą zł. 31,369.19.

Najbliższym celem wysiłków Komitetu jest utworzenie lotniska w Białymstoku. Do pracy tej Kom. Woj. łącznie z Kom. Pow. przystępują już z wiosną b. r.

Saldo na 1-go stycznia wykazuje: w Komitecie— 4.702.34 zł., na terenie W-twa — 32,702.08 zł.

Bydgoszcz. Szkoła mechaników lotniczych, której program dajemy na innem miejscu, zorganizowana staraniem i sumptem L. O. P. P., rokuje wielkie nadzieje rozwojowe.

Na 70 miejsc wolnych zgłosiło się już 300 kandydatów. Kandydaci pochodzą ze wszystkich ziem polskich, Duża ilość zgłoszeń jest z województw wschodnich. Element ludzki przedstawia się bardzo dobrze i rokuje dużą przyszłość.

Na terenie Bydgoszczy sprawa Szkoły jest żywo komentowana i wpływa dodatnio na rozwój Kół miejscowych L. O. P. P.

Pp: prezes Potocki i red Śliwiński, prowadzący kwestję Szkoły z ramienia Ligi, obiecują sobie zdyskontowanie znacznych korzyści moralnych dla L. O. P. P. po uruchomieniu Szkoły.

Szkoła mechaników lotniczych otworzy swoje podwoje w dniu 15 kwietnia r. b.

Poznań. Ogólny dochód „Tygodnia Lotniczego" wyniósł zł. 78,478.18, wydatki — zł. 30,832.56. Czysty zysk — zł. 47,645.62.

Poznań-Miasto. W dniu 26 stycznia b. r. odbyło się roczne zebranie Zarządu Komitetu pod przewodnictwem p. wiceprezesa Dziurzyńskiego.

Po odczytaniu przez p. sekretarza sprawozdania rocznego i dyskusji p. skarbnik Ciesielski zreferował sprawozdanie kasowe za r. 1925, które w przychodzie wynosi sumę zł. 59,938.04.

W dalszym ciągu p. sekretarz zreferował budżet na rok 1926.

Wysokość budżetu ustalono na sumę zł. 39,500 w dochodzie i rozchodzie. Członków Komitet posiada 10,060.

Na zakończenie, na miejsce dwóch zmarłych członków Zarządu ś. p. radcy Drozdowicza i ś. p. por. Strehla dokooptowano pp. Ciesielskiego i por. Owczarskiego.

Tarnopol. Czysty dochód z „Tygodnia Lotniczego" na terenie W-twa wynosi zł. 8,695.85.

Wilno. W dniu 20 marca Komitet wspólnie z Państw. Szkołą Techniczną otwiera Kursy lotnicze. Wykładać będą pp.: Rymkiewicz, prof. Staszewski, inż. Janowicz. Zajęcia praktyczne pod kierownictwem p. inż. Świdzińskiego. Kierownik Kursów p. S. Rymkiewicz.

KOMITETY POWIATOWE.

Bielsk Podl. Saldo na 1-go stycznia wynosi zł. 556.99.

Komitet zadeklarował 22 cegiełki po 25 zł. = 550 zł. na Instytut Aerodynamiczny.

Ilość Kół 31: w powiecie, prócz Białowieży, 19 i w Bielsku 12.

Ilość czonków: założycieli 7, rzeczywistych 932.

Suwałki. Nerwowość w organizacji naszej, wywołana nieostrożnemi i często krzykliwemi głosami niektórych organów prasowych, odbiła się żywszem echem na terenie suwalskim.

Zarząd powiatowy, zastraszony głosami prasy, nie poinformowany należycie o działalności Zarządu Głównego, przerwał część swojej działalności.

Natychmiastowa interwencja delegata Zarządu Głównego u p. prezesa Kowala, odniosła jednak swój skutek. Podczas ustnego porozumienia zostało wyjaśnione, iż ogromna większość zarzutów stawianych w prasie nie posiadała realnego podłoża i że kierownictwo organizacji, spoczywające w rękach takich ludzi, jak minister Osiecki, b. premjer Ponikowski, senator Januszewski, dyr. Ostrowski i dr. Vacqueret, stwarza faktyczne i moralne gwarancje sprawnego działania Ligi.

Konferencje odbyte przez delegata Zarządu Głównego ujawniły brak żywszego kontaktu pomiędzy ośrodkami prowincjonalnymi a Zarządem Głównym i podkreśliły raz jeszcze konieczność spotęgowania tego kontaktu.

Zebranie Zarządu powiatowego suwalskiego, które odbędzie się w najbliższym czasie, ma ostatecznie przejść do porządku dziennego nad nurtującemi go uprzednio wątpliwościami i ze wzmożoną energją przystąpić do dalszej wytężonej pracy twórczej.

Wadowice. Skład osobowy Komitetu pp.: przewodniczący — Józef Górecki, dyrektor fabryki; zastępca — Henryk Lewinger, obyw. ziemski; sekretarz — dr. Wilhelm Kluger, adwokat; zastępca — prof. Sokulski; członkowie pp.: starosta Jan Milanicz; burmistrz Teofil Kluk; Kaz. Hommé, aptekarz; Jan Doroziński, dyrekt. gimn.; pułk. Frank Oswald, kmdt. 12 p. p.; inż. Mieczysław Zagórski.

KOMITET OKRĘGOWY W ZAGŁĘBIU DĄBR.

Skład Zarządu pp.: przewodniczący — dr. Tad. Butkiewicz, wiceprzewodniczący — inż. Jerzy Blay i inż. Antoni Stadnicki, sekretarz — inż. Porczyński, skarbnik — Piotr Fusiarski; członkowie pp.: Henryk Radecki, dr. Marceli Białostocki, inż. M. Siwik, inż. Winc. Pietruszkiewicz, dr. B. Bartkiewicz, Antoni Rączaszek, M. Ferdynandzki; zastępcy pp.: Kulczycki, Uniejewski, Stiller, Błażejewicz, Banachiewiczowa.

Saldo na 1-go stycznia wynosi zł. 25,009.80.

W skład Komitetu wchodzą 4 Komitety miejskie i 7 Kół oraz 4 Koła, wchodzące w skład Komitetu miejskiego m. Sosnowca.

Ilość członków na terenie Zagłębia Dąbr.: rzeczywistych 5,398, założycieli 132, dożywotnich 6, razem 5,536.

SPRAWOZDANIE Z DZIAŁALNOŚCI CYWILNEJ SZKOŁY PILOTÓW L. O. P. P. W POZNANIU.

Od dn. 12 marca do 8 lipca 1925 r. trwały wykłady teoretyczne dla 60 uczni.

Personel kierowniczy: dyr. Szkoły — pil. Cz. Wawrzyniak; kierownik wyszkolenia teoretycznego — pil. inż. M. Bohatyrew.

Wykładowcy: mjr. Szpiganowicz, kpt. Majewski, inż. Bielawski, technik Dankowski, szef pil. Hołodyński, instr. pil. Jan Wawrzyniak i instr. pil. Wieczorek.

Kontrola nad wychowaniem fizycznem: por. pil. Pawluć.

Szkoła posiada obecnie 8 płatowców: 6 typu szkolnego Hanriot 28 z siln. Rhone 80 MK. i 2 typu przejściowego Hanriot 19 z siln. Hispano-Suiza 180 MK. Wkrótce nadejdą 2 aparaty Breguet i 4 Potezy.

Instruktorzy: szef pil. Hołodyński, instr. pil. Skrzypek, Wieczorek i Jan Wawrzyniak.

Mechanicy: szef Kasprzak i 3-ch mechaników.

W czasie od 28 kwietnia 1925 r. do 28 lutego b. r. wykonano 9,837 lotów (godzin 1,074.28), z tego: instruktorskich 8,346, uczniowskich samodzielnych i warunkowych 1,491.

Z ogólnej liczby pozostałych 55 uczniów samodzielnie lata 26, 5 uczni jest już na ukończeniu Szkoły, reszta czeka tylko dni pogodnych, by dokonać samodzielnego lotu.

PROGRAM CENTR. SZKOŁY MECHANIKÓW LOTNICZYCH (Kurs mech. lotn. 6-cio miesięczny) W BYDGOSZCZY.

Celem zorganizowanego przez L. O. P. P. Kursu jest:

a) przygotować kandydatów na podoficerów zawodowych do pełnienia służby mechaników lotn.;

b) przygotować instruktorów dla pułkowych szkół obsługi lotn. oraz dla praktycznego szkolenia niezawodowych szereg. w jednostkach lotnictwa;

c) wydoskonalić wojskowe wyszkolenie uczni, zapoznać ich z regulaminami i instrukcjami potrzebnemi mechanikowi zawodowemu w lotnictwie (zakres podoficera rezerwy), wpoić w nich zasady moralności i wysokie poczucie odpowiedzialności;

d) rozszerzyć i pogłębić ich wiadomości z zakresu dziejów ojczystych, geografji Polski i higjeny.

Wyszkolenie w Centr. Szkole Mechaników Lotn. dzieli się na dwa okresy: a) okres wstępny, b) okres zasadniczy.

Okres wstępny trwa półtora miesiąca i obejmuje: a) wyszkolenie fachowe, b) wyszkolenie ogólnowojskowe.

Wyszkolenie fachowe obejmuje: wiadomości ogólne, technologję materjałów, narzędzia i obrabiarki, blacharstwo, ślusarstwo, kowalstwo, tokarstwo, spawanie, wulkanizację.

Okres zasadniczy trwa $4^1/_2$ miesiąca i obejmuje: a) wyszkolenie fachowe (silniki, płatowce, splisarstwo, tapicerstwo, stolarstwo, gospodarka materjałowa, przygotowanie płatowca do lotu), b) wyszkolenie ogólno-wojskowe.

Wyszkolenie ogólno-wojskowe w okresie I i II obejmuje przedmioty: wychowanie fizyczne łącznie z szermierką i grenadjerką, wyszkolenie bojowe, wyszkolenie strzeleckie, gazoznawstwo, nauka służby i organizacja, nauka o broni.

Przedmioty ogólno-kształcące: historja Polski i wojskowości polskiej (20 godz.), geografja Polski (12 godz.), higjena (10 godz.).

Dzienna praca 7 godzin, reszta dnia pozostaje do dyspozycji komendanta szkoły.

OFIARNOŚĆ NA L. O. P. P.

Warszawa. Zarząd Polskiej Akc. Spółki Telefonicznej na posiedzeniu w dniu 16 lutego uchwalił złożyć do dyspozycji p. ministra Przemysłu i Handlu na cele L. O. P. P. sumę zł. 3000 i wpłacił ją do kasy Zarządu Głównego.

Za tę hojną ofiarę wyrażamy Zarządowi P. A. S. T. nasze serdeczne podziękowanie.

Opatów. Magistrat tamt. przekazał sumę 100 zł. na cele L. O. P. P., co notujemy z podziękowaniem.

Parczew. Komitet miejscowy L. O. P. P. przekazał Zarządowi Gł. sumę zł. 325 gr. 85, wpłaconą na rzecz Ligi przez tamt. obywateli, co również z podziękowaniem notujemy.

KONKURS MODELI LOTNICZYCH.

Staraniem Redakcji „Młodego Lotnika" odbędzie się w końcu maja r. b. I-szy Wszechpolski Konkurs Modeli Lotniczych (latających i redukcyjnych). Do konkursu mogą stawać wszyscy modelarze-konstruktorzy, prawo otrzymania nagrody przysługuje jednak tylko modelarzom-amatorom. By dać możność uczestniczenia w konkursie modelarzom mieszkającym poza Warszawą, Redakcja „Młodego Lotnika" organizować będzie na początku maja konkursy miejscowe w poszczególnych kołach modelarskich, szkołach i t. p., jeśli tego żąda przynajmniej 4 modelarzy z danego koła, czy szkoły. Wyniki tych konkursów uznawane będą narówni z osiągniętemi w Warszawie.

Regulamin konkursu podany jest w nr. 3 „Mł. Lotn." z roku bież. Zapytania kierować należy do Redakcji „Młodego Lotnika", Warszawa, Senatorska 14.

SPRAWOZDANIE

z dochodów i wydatków w roku 1925

Komitetu Wojewódzkiego L. O. P. P. w Białymstoku

Miejscowość	Pozostało na 1 stycznia 1925 r.		Wpływy w 1925 r.		Tydzień Lotn.		Razem		Otrzymano z Zarządu Głównego		Razem		Przekazano Komitet Wojew		Wydatki w 1925 r.		na zakup inwent. wydano		Przekazano Zarządowi Głównemu		Przekazano Komitetowi Stołeczn.		Pozostało na d. 1 stycz. 1926 r.		Razem	
Augustów . . .	1.915	52	5.324	20	2.355	86	9.595	58	—	—	9.595	58	—	—	—	—	—	—	1.915	52	—	—	7.680	06	9.595	58
Białystok	5.278	71	13.879	33	6.842	38	26.000	42	—	—	26 000	42	—	—	7.091	87*)	—	—	11.550	75	1.484	80	7.781	60	27.909	02
Białowieża . . .	—	—	14.768	16	1.168	43	15.936	59	1.000	—	16.936	59	—	—	10.609	84**)	5.298	19	1.000	—	—	—	28	56	16.936	59
Bielsk Podlaski .	—	—	6.306	83	5.240	87	11.547	70	—	—	11.547	70	1.585	60	341	84	270	—	8.793	27	—	—	556	99	11.547	70
Grajewo	357	89	545	52	949	04	1.852	45	—	—	1.852	45	—	—	71	77	—	—	1.674	93	—	—	105	75	1.852	45
Grodno	—	—	17.350	—	4.000	—	21.350	—	—	—	21.350	—	—	—	—	—	—	—	12.000	—	—	—	9.350	—	21.350	—
Kolno	—	—	140	27	944	73	1.085	—	—	—	1.085	—	—	—	—	—	—	—	1.085	—	—	—	—	—	1.085	—
Łomża	4.274	47	4.475	06	2.332	22	11.081	75	—	—	11.081	75	—	—	1.164	72	—	—	5.877	22	150	—	3.889	81	11.081	75
Ostrów	—	—	–	—	3 279	73	3.279	73	—	—	3.279	73	—	—	—	—	—	—	3.279	73	—	—	—	—	3.279	73
Ostrołęka . . .	500	—	245	90	618	—	1.363	90	—	—	1.363	90	—	—	1	—	—	—	1.318	—	20	—	24	90	1.363	90
Sokółka	2 338	–	—	—	932	69	3.270	69	—	—	3 270	69	—	—	—	—	—	—	932	69	—	—	2.338	—	3.270	69
Suwałki	9.997	45	4.545	43	1.217	12	15.760	—	—	—	15.760	—	—	—	—	—	—	—	1.000 14.760	}	—	—	—	—	15.760	—
Wołkowysk . . .	—	—	1.118	38	1.036	—	2.154	38	—	—	2.154	38	—	—	171	97	—	—	1.036	—	—	—	946	41	2 154	38
Wysokie Mazow. .	—	—	323	—	4 52	12	775	12	—	—	775	12	323	—	—	—	—	—	452	12	—	—	—	—	775	12
	24.662	04	69.022	08	31.369	19	125.053	31	1.000	—	126.053	31	1 908	60	19.453	01	5.568	19	66.675	23	1.654	80	32.702	08	127.961	91

Pozostawało na 1 stycznia 1925 roku	24.662	04
Wpływy w 1925 r.	69.022	08
Tydzień Lotniczy w 1925 r.	31.369	19
Otrzymano z Zarządu Głównego	1.000	—
	126.053	31

Wydatki w 1925 roku	19.453	01
Na zakup inwentarza wydano.	5.568	19
Przekazano Zarządowi Głównemu	65.675	23
„ Związkowi Lotników Polskich . .	1.000	—
„ Komitetowi Stołecznemu L. O. P. P.	1.654	80
Pozostało na 1 stycznia 1926 r.	32.702	08
	126.053	31

Propaganda	3.224	09
Administracja i organizacja . .	3.867	78
	7.091	87

*) Specyfikacja wydatków Komitetów Wojewódzkiego i Powiatowego w Białymstoku
**) Wydatkowano na administrację i organizację Kina.

Sekretarz: *(—) Kossuth.*

Prezes: *(—) Rembowski.*

Skarbnik: *(—) Bialikiewicz.*

BILANS ZA ROK 1925
KOMITETU L. O. P. P. POZNAŃ — MIASTO.

Dochód:

L. p.	TYTUŁ	Kwota zł. gr.
1	Saldo z roku 1924	38.558,25
2	Składki członkowskie	28.089,81
3	Wpisowe od członków	1.340,00
4	Za odznaki	1 141,05
5	Dobrowolne datki	3 536,01
6	Ż imprez	5.178,94
7	Za materjał jak książki itp.	1.838,71
8	Z wystawy lotniczej	58,80
9	Na zakup Wielkopolskiej Eskadry Lotniczej	310,00
10	Odsetki od kapitału	2.266,73
11	Tydzień propagandy	16.177,99
		98.496,29
1	Saldo z przeniesienia (gotówka) . . .	17.960,48
2	Dłużnicy	862,90
3	Urządzenie biurowe (nieruchomość) . .	798,50
4	Materjał	1.953,00
5	2 samoloty kompletne	31.320,00
6	1 aparat projekcyjny z ekranem i przyborami	440,00
		53.334,88

Rozchód:

L. p.	TYTUŁ	Kwota zł. gr.
1	Zarząd Głów. Warszawa tyt. 60% od składek	13 602,96
2	„ „ „ „ Tygodnia Propagandy	16 177,99
3	Za materjał	4 563,25
4	Imprezy	1,418,85
5	Utrzymanie kancelarji	916,55
6	Stypendja	4.710,00
7	Za 2 samoloty „Hanriot"	31.320,00
8	Wystawa lotnicza	3.106,00
9	Aparat projekcyjny	430,00
10	Koszty podróży delegatów do Warszawy .	492,10
11	Tydzień propagandy	873,11
12	Propaganda i reklama	2,760,00
13	Wykłady w Uniwersytecie	50,00
14	Różne	115,00
15	Saldo (gotówka)	17.960,48
		98 496,29
1	Majątek	53.334,88
		53 334,88

Poznań, dnia 4 stycznia 1926 r.

KOMITET Ł. O. P. P. POZNAŃ — MIASTO

Za Zarząd:

Wiceprezes: (—) *Dziurzyński* Sekretarz: (—) *Wałecki* Skarbnik: (—) *Ciesielski*